

**Regeneración de la
Bahía de Pasaia: Encuadre
Socioeconómico, Mapa de
Propuestas, Conclusiones y
Recomendaciones**

Informe Final

Mayo 2015





Presentación

PRESENTACIÓN

En el programa de Gobierno 2012-2016 de esta X Legislatura se recoge explícitamente el objetivo de “promover la regeneración de la Bahía de Pasaia” tomando la iniciativa de “trabajar para establecer un marco de concertación y de coordinación de las instituciones y organismos públicos y privados para que los trabajos necesarios para la regeneración de la Bahía de Pasaia se organicen de forma eficaz y concertada”.

Precisamente en el marco de ese cometido presentamos el informe *Regeneración de la Bahía de Pasaia: encuadre socioeconómico, mapa de propuestas, conclusiones y recomendaciones*, elaborado por *Ikei research & consultancy* a iniciativa del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

Se trata de un documento de gran valor añadido, primero, por suponer una puesta al día de la cuestión y, segundo, por su potencial valor como catalizador para avanzar en la regeneración de la Bahía de Pasaia en un marco de colaboración interinstitucional que convierta este entorno en un espacio de bienestar en convivencia equilibrada con un puerto urbano, competitivo y sostenible.

El informe presenta el encuadre socioeconómico de la Bahía de Pasaia, recoge en un mapa las propuestas concretas de actuación para la regeneración que se han identificado en las entrevistas realizadas a instituciones y agentes, extrae unas conclusiones y realiza una serie de recomendaciones.

Así, el informe concluye que existe un consenso institucional y social sobre la necesidad de abordar la regeneración de la Bahía de Pasaia y de recuperar la credibilidad ciudadana; que es necesario actuar con urgencia en este entorno; que se precisa de una reflexión estratégica que defina la vocación de futuro de la comarca e identifique proyectos tractores; y que todo ello requiere de un entendimiento constructivo entre las instituciones implicadas.

Y son cinco las recomendaciones que se realizan: acometer acciones ejecutables a corto plazo; utilizar el Plan Territorial del área funcional de Donostia-San Sebastián como instrumento de ordenación territorial del entorno; impulsar un Plan Estratégico para Oarsoaldea que contribuya a los objetivos de regeneración de la Bahía; analizar de forma específica la realidad económica y de empleo en la Bahía de Pasaia; y retomar un escenario de consenso institucional sobre La Herrera.

PRESENTACIÓN

Que las conclusiones y las recomendaciones de este informe sirvan para reforzar y consolidar los principios básicos y necesarios para avanzar de forma decidida y eficaz en un verdadero cambio regenerador de la Bahía, como son la colaboración y la implicación interinstitucional y social.

Quisiera, por último, trasladar nuestro agradecimiento por su colaboración en la elaboración de este informe a la Diputación Foral de Gipuzkoa, a los Ayuntamientos de Errenteria, Lezo, Oiartzun y Pasaia, a la Autoridad Portuaria de Pasaia, a la Agencia Comarcal de Oarsoaldea, a la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Gipuzkoa y a la asociación La Herrera Herrera, así como a *Ikei research & consultancy* por el excelente trabajo realizado.

La Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial,
ANA ISABEL OREGI BASTARRIKA



ÍNDICE

PREÁMBULO	8
PARTE I: ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA	11
Objetivos, Estructura y Fuentes de Información del Encuadre Socioeconómico	13
1. Demografía	15
1.1. Elementos de síntesis	16
1.2. Evolución de la población	17
1.3. Factores de la evolución demográfica	18
1.4. Estructura de la población	21
2. Empleo, Formación y Renta	22
2.1. Elementos de síntesis	23
2.2. Paro, actividad y nivel de empleabilidad	24
2.3. Nivel formativo	25
2.4. Renta y prestaciones sociales	26
3. Economía y Actividad Empresarial	27
3.1. Elementos de síntesis	28
3.2. Estructura sectorial	29
3.3. Dinamismo económico	30
3.4. Tamaño del tejido industrial y principales empresas	32
3.5. Suelo para actividades económicas	33
4. Suelo, Vivienda e Infraestructuras	34
4.1. Elementos de síntesis	35
4.2. Usos del suelo	36
4.3. Densidad urbanística	37
4.4. Parque de viviendas principales	38
4.5. Actividad portuaria	41
5. Comunicaciones, Transporte y Movilidad	44
5.1. Elementos de síntesis	45
5.2. Comunicaciones, transporte y movilidad	46
6. Salud y Calidad Ambiental	49
6.1. Elementos de síntesis	50
6.2. Calidad de las aguas de la Bahía	51
6.3. Calidad del aire	52
6.4. Ruido	53
6.5. Salud	54
7. Zonas Verdes y Espacios Naturales Protegidos	55
7.1. Elementos de síntesis	56
7.2. Zonas verdes urbanas	57
7.3. Espacios naturales protegidos	59

ÍNDICE

PARTE II: MAPA DE ACTUACIONES 60

1.	Reordenación de La Herrera Norte y Oeste	70
2.	Frente marítimo de Pasaia: Trintxerpe y San Pedro	71
3.	Lonja pesquera de Pasaia: nuevos espacios de uso público	72
4.	Accesos a la estación del Topo-Euskotren en La Herrera	73
5.	Soluciones al acceso de tráfico portuario por La Herrera	74
6.	Edificio Ciriza	75
7.	Oferta de ESO pública en Pasaia	76
8.	Ascensor en escalerillas	77
9.	Edificio Proisa	78
10.	Intervenciones en Ulía-Jaizkibel y medio marino	79
11.	Regata Txingurri	80
12.	Reordenación del entorno de Arrobitxulo	78
13.	Minoración de la playa de vías de Adif a su paso por Antxo	81
14.	Soterramiento del Topo-Euskotren en Antxo y Errenteria	83
15.	Nuevo desarrollo urbanístico de viviendas en Luzuriaga	84
16.	Edificio Luzuriaga	85
17.	Polígono Papin-Molinao	86
18.	Acondicionamiento del parque de Artxipi y su conexión con Lau Haizeta	87
19.	Mejoras en el servicio de motora	88
20.	Contaminación provocada por la actividad portuaria	89
21.	Saneamiento de Pasai Donibane	90
22.	Recuperación de la Cala Alabortza	91
23.	Polígono Nabalaldea	92
24.	Bidegorri y aceras de la conexión Lezo-Pasai Donibane	93
25.	Nueva variante de Lezo	94
26.	Rotonda de Altamira en Lezo	95
27.	Río Oiartzun, Zubitxo y Alzate	96
28.	Plataforma logística Lezo-Gaintxurizketa	97
29.	Conexión Norte-Sur de la Gi-2638 con la N-1 en Lezo	98
30.	Zinealdea-Lintziringaina	99
31.	Mejora de los tráficos a su paso por Oiartzun	100
32.	Área de agricultura ecológica en Lezo	101

ÍNDICE

PARTE III: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	103
CONCLUSIONES	104
1.. Urgencia en la necesidad de actuar en la Bahía de Pasaia	105
2. Consenso sobre la necesidad de abordar la regeneración de la Bahía y de recuperar la credibilidad ciudadana	106
3. Necesidad manifiesta de una reflexión estratégica que defina la vocación futura de la comarca e identifique proyectos tractoros	106
4. La normalización de las relaciones entre los agentes institucionales, un punto de partida necesario	108
RECOMENDACIONES	109
1. Puesta en marcha de acciones ejecutables a corto plazo	110
2. El Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostia-San Sebastián como marco territorial para la regeneración de la Bahía de Pasaia	112
3. Impulso de un Plan Estratégico de Oarsoalde que contribuya a los objetivos de la regeneración de la Bahía de Pasaia	112
4. Análisis específico de la realidad económica y el empleo en la Bahía de Pasaia	112
5. Retomar un escenario de consenso institucional sobre La Herrera	113
Anexo: RELACIÓN DE ENTREVISTAS Y REUNIONES REALIZADAS	114



Preámbulo



PREÁMBULO

El presente documento es el resultado del trabajo realizado en el marco del proyecto de “Asistencia Técnica para la elaboración de un Plan de Acción para la Regeneración de la Bahía de Pasaia”, adjudicado a IKEI por parte de la Dirección de Planificación Territorial y Urbanismo del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

El objetivo perseguido inicialmente era la elaboración de dos documentos: uno que contuviera el plan de acción propiamente dicho, es decir, que aglutinara las actuaciones sobre las que se hubiera constatado un consenso entre las instituciones y agentes implicados en el proceso, y un segundo documento que reflejara las actuaciones sobre las que no existía tal consenso para que, hecha su identificación, pudieran ser objeto de trabajo y desarrollos posteriores.

El trabajo efectivamente realizado, además de trazar un retrato socioeconómico de la Bahía de Pasaia, recaba las propuestas y proyectos planteados por las instituciones públicas y los agentes socioeconómicos concernidos en la regeneración de la Bahía. Sin embargo, esta relación de propuestas no supone un plan de acción propiamente dicho al no haberse podido culminar por diversas razones la fase de búsqueda de acuerdos y de contraste sobre el grado de consenso efectivo que concitaba cada una de las propuestas. El presente informe, por tanto, recopila todas las acciones (concretamente, treinta y dos) planteadas por uno o más agentes; cuentan, por tanto, con diferente grado de consenso, no habiéndose aplicado en su presentación criterio de priorización alguno.

El trabajo sí ha permitido, sin embargo, avanzar en la comprensión de las distintas dimensiones que entraña el concepto de regeneración para diferentes agentes involucrados: la mejora de la interrelación Puerto-Ciudad, el fomento de la actividad económica, la mejora de los espacios de interés natural, la renovación urbana, la mejora de la accesibilidad, la recuperación medioambiental, la mejora de las infraestructuras y los servicios de transporte, así como el desarrollo de nuevos y mejores equipamientos socioculturales.

El informe elaborado se estructura en tres grandes bloques: el primero corresponde al encuadre socioeconómico de la Bahía de Pasaia, cuyo fin es aportar los datos básicos descriptivos de la misma e identificar los principales problemas existentes. El segundo bloque incluye la descripción de las propuestas de actuación de las instituciones públicas, iniciativas ciudadanas y agentes socioeconómicos para la regeneración de la Bahía de Pasaia (“Mapa de actuaciones”); es importante subrayar que el propósito del trabajo no ha sido idear o “generar” nuevos proyectos sino recabar y ordenar temáticamente las propuestas ya planteadas por los diversos actores concernidos. Finalmente, en el tercer bloque se recogen las conclusiones del trabajo realizado y las recomendaciones.



PREÁMBULO

El ámbito geográfico del estudio ha estado integrado por los municipios de Pasaia, Errenteria, Lezo y Oiartzun, y los barrios Donostiarra de Bidebieta, La Herrera y Larratxo-Alza (Donostia-San Sebastián Este). Este espacio es el definido como Bahía de Pasaia en el Plan Urban.

En cuanto a la metodología empleada en el presente trabajo, desarrollado entre los meses de agosto 2014 y febrero 2015, cabe señalar que el encuadre socioeconómico se apoya en la información estadística y cualitativa ya disponible, proveniente fundamentalmente de fuentes u organismos oficiales. Se trata, en todo caso, de fuentes de información secundaria, no habiéndose generado información estadística nueva ex profeso.

Por su parte, la identificación y descripción de las propuestas de actuación incluidas en el documento es fruto del análisis de la bibliografía existente, consultas en hemeroteca y de las entrevistas mantenidas por IKEI, a propuesta del Gobierno Vasco, con las distintas instituciones públicas, iniciativas ciudadanas y agentes socioeconómicos concernidos en la Bahía de Pasaia. En concreto, se han mantenido entrevistas específicas con el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Gipuzkoa, los Ayuntamientos de Pasaia, Lezo, Errenteria, Oiartzun y Donostia-San Sebastián, la Agencia de desarrollo comarcal de Oarsoaldea, la Autoridad Portuaria de Pasaia, La Herrera Herrira y la Cámara de Gipuzkoa. A través de las entrevistas mantenidas se ha realizado la recogida de la información relativa a cada una de las actuaciones identificadas. Poder compartir esta información es en sí misma una aportación valiosa de este estudio, ya que contribuye a crear un marco común de conocimiento sobre los proyectos que actualmente "están sobre la mesa", aproximar su grado de maduración e identificar a los actores implicados.

Ahora bien, es preciso señalar el distinto grado de implicación de los agentes institucionales consultados a la hora de realizar contribuciones al presente trabajo. El informe presentado es, por tanto, fruto de esta circunstancia que ha impedido llegar a formular un verdadero Plan de Acción consensuado. En este sentido, podría destacarse que el Ayuntamiento de Pasaia establece como requisito previo para involucrarse en un análisis compartido la recomposición de unas relaciones normalizadas entre el Ayuntamiento de Pasaia y la Autoridad Portuaria.

Para terminar, cabe reseñar que este informe, a pesar de sus limitaciones, logra aglutinar de manera ordenada, estructurada y actualizada la información relativa a la realidad socioeconómica de la Bahía de Pasaia y la concerniente a los 32 proyectos de actuación identificados. Constituye, en consecuencia, un punto de partida necesario para abordar objetivos de mayor alcance en relación a la regeneración de la Bahía de Pasaia.





PARTE I

Encuadre Socioeconómico de la Bahía de Pasaia



ÍNDICE

Objetivos, Estructura y Fuentes de Información del Encadre Socioeconómico.....	13
1. Demografía.....	15
1.1. Elementos de síntesis.....	16
1.2. Evolución de la población.....	17
1.3. Factores de la evolución demográfica.....	18
1.4. Estructura de la población.....	21
2. Empleo, Formación y Renta.....	22
2.1. Elementos de síntesis.....	23
2.2. Paro, actividad y nivel de empleabilidad.....	24
2.3. Nivel formativo.....	25
2.4. Renta y prestaciones sociales.....	26
3. Economía y Actividad Empresarial.....	27
3.1. Elementos de síntesis.....	28
3.2. Estructura sectorial.....	29
3.3. Dinamismo económico.....	30
3.4. Tamaño del tejido industrial y principales empresas.....	31
3.5. Suelo para actividades económicas.....	33
4. Suelo, Vivienda e Infraestructuras.....	34
4.1. Elementos de síntesis.....	35
4.2. Usos del suelo.....	36
4.3. Densidad urbanística.....	37
4.4. Parque de viviendas principales.....	38
4.5. Actividad portuaria.....	41
5. Comunicaciones, Transporte y Movilidad.....	44
5.1. Elementos de síntesis.....	45
5.2. Comunicaciones, transporte y movilidad.....	46
6. Salud y Calidad Ambiental.....	49
6.1. Elementos de síntesis.....	50
6.2. Calidad de las aguas de la Bahía.....	51
6.3. Calidad del aire.....	52
6.4. Ruido.....	53
6.5. Salud.....	54
7. Zonas Verdes y Espacios Naturales Protegidos.....	55
7.1. Elementos de síntesis.....	56
7.2. Zonas verdes urbanas.....	57
7.3. Espacios naturales protegidos.....	59

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

OBJETIVOS, ESTRUCTURA Y FUENTES DE INFORMACIÓN DEL ENCUADRE SOCIOECONÓMICO

Objetivos del trabajo

- Realizar un breve encuadre socioeconómico de la Bahía de Pasaia que permita conocer los grandes datos descriptivos de la misma e identificar los principales problemas a abordar.
- Este encuadre se realiza fundamentalmente en base a información ya existente.

Los temas incluidos son:

- Demografía
- Empleo, Formación y Renta
- Economía y Actividad Empresarial
- Suelo, Vivienda e Infraestructuras
- Comunicaciones, Transporte y Movilidad
- Salud y Calidad Ambiental
- Zonas verdes y espacios naturales protegidos

Principales fuentes de datos y referencias documentales manejadas

- Eustat. Estadística de movimientos migratorios y explotación específica de datos.
- Eustat. Estadística de Renta Familiar y Personal
- Udalmap, Gobierno Vasco
- Udalplan, Gobierno Vasco
- Planeamientos municipales
- Lanbide. Estadísticas sobre el mercado de trabajo
- Documento borrador del Diagnóstico Plan de Empleo comarcal. Agencia comarcal de Oarsoaldea
- Diagnóstico y Plan de movilidad comarcal. Agencia comarcal de Oarsoaldea
- Evaluación del Impacto en Salud de dos intervenciones de regeneración de la Bahía de Pasaia (nueva lonja de pescado y reordenación de La Herrera N/O). Gobierno Vasco
- Giport, Estudio sobre las empresas y el empleo relacionados directa e indirectamente con el puerto de Pasaia
- Sprilur. Datos sobre polígonos y pabellones industriales
- Análisis estructural prospectivo del Puerto de Pasaia. Orientaciones estratégicas.
- Plan para el control y vigilancia de la afección ambiental en el entorno del puerto de Pasaia
- Autoridad Portuaria de Pasaia, 2011. Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasaia. Informe de Sostenibilidad Ambiental-Tomo II.
- Labein. Evaluación de los niveles sonoros originados por la actividad del Puerto de Pasajes en su entorno.
- Plan para el control y vigilancia de la afección ambiental en el entorno del puerto de Pasaia
- URA "Red de seguimiento ecológico de las aguas de transición y costeras de la CAPV". Azti-Tecnalia, 2014
- Autoridad Portuaria de Pasaia. Memoria de Sostenibilidad 2012.

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

Principales indicadores sociodemográficos cuantitativos de Oarsoalde

	Indicador	Errenteria	Lezo	Oiarzun	Pasaia	GIPUZKOA	CAPV
DEMOGRAFIA	▪ Población - Tasa de variación 2003-2013	2,0	0,7	6,3	-1,8	4,3	3,8
	▪ Crecimiento vegetativo (%o habitantes 2003-2012)	1,3	3,2	4,2	-0,8	1,1	0,5
	▪ Saldo migratorio externo (%o habitantes 2003-2012)	3,1	1,3	2,1	-1,2	1,2	0,5
	▪ Saldo migratorio interno (%o habitantes 2008-2012)	2,4	-1,1	0,2	-0,3	0,0	-
	▪ Saldo migratorio intracomarcal (%o habitantes 2008-2012)	1,2	-1,2	0,1	-2,0	-	-
	▪ % población extranjera	5,3	3,2	2,8	7,7	6,5	6,7
	▪ Índice de sobreenvjecimiento (> 75 años)	10,4	7,0	7,9	12,7	10,4	10,6
EMPLEO / FORMACIÓN	▪ Tasa de paro (4º trimestre 2014)	15,7	11,7	10,3	16,2	13,3	15,3
	▪ Índice de empleabilidad (Lanbide)	Muy bajo	Alto	Muy alto	Muy bajo	-	-
	▪ Población con al menos estudios secundarios	56,1	59,3	62,0	56,2	62,4	62,3
	▪ Renta personal disponible (€ 2011)	14.916	15.449	16.866	14.291	17.384	16.711
	▪ Unidades perceptoras renta garantía de ingresos (%o habitantes)	26,6	20,3	13,5	35,5	19,7	28,7
ECONOMÍA Y ACTIVIDAD EMPRESARIAL	▪ Peso relativo de la población de 16 y más años en el sector industrial (2011)	17,8	17,8	17,5	13,2	23,6	19,9
	▪ Peso relativo de los establecimientos del sector industrial (2013)	6,3	18,6	11,2	3,6	8,1	7,2
	▪ Variación del nº de establecimientos 2008-2013 (%)	-22,8	-18,3	-11,2	-28,1	-14,1	-12,1
	▪ Tamaño medio establecimientos industriales (nº empleados)	10,3	11,0	9,8	4,6	14,2	14,2
	▪ % suelo vacante s/ocupado para actividades económicas (2014)	23,7	30,0	53,7	0,0	43,0	51,5
SUELO, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS	▪ % de suelo artificializado (2013)	14,3	17,3	6,6	13,7	6,5	6,7
	▪ Densidad de viviendas / ha.	68,0	104,0	47,8	141,9	71,1	60,1
	▪ Antigüedad media viviendas (años)	40,7	35,9	34,9	49,3	40,3	39,7
	▪ Índice de confort vivienda principal (1-100)	70,4	66,9	72,5	65,1	72,3	72,0
COMUNICACIONES, TRANSPORTE Y MOVILIDAD	▪ Vehículo turismo/habitante (2013)	0,40	0,44	0,55	0,37	0,43	0,43
	▪ Accidentes tráfico (%o habitantes, 2013)	2,0	20,7	27,8	0,8	9,2	8,8
ZONAS VERDES Y ESPACIOS NATURALES PROTEGICOS	▪ M2/hab. de zonas verdes urbanas	13,9	11,4	19,1	5,0	18,2	15,6
	▪ Ranking en la CAPV (zonas verdes urbanas)	156	174	118	222	-	-
	▪ Espacios naturales protegidos (LIC/ZEC) (% del territorio)	52,4	17,2	50,9	72,4	19,4	17,1



1.

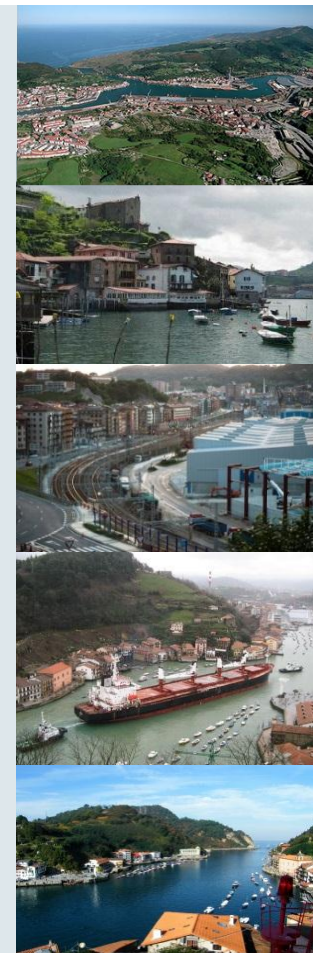
DEMOGRAFÍA

- 1.1. Elementos de síntesis
- 1.2. Evolución de la población
- 1.3. Factores de la evolución demográfica
- 1.4. Estructura de la población

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

1.1 DEMOGRAFÍA: Elementos de síntesis

- La Bahía de Pasaia ha experimentado un ligero incremento poblacional en la última década aunque más tímido que el observado en Gipuzkoa. El comportamiento demográfico no ha sido, sin embargo, homogéneo: Donibane y Antxo continúan perdiendo población.
- Salvo Pasaia, todos los municipios de la Bahía han presentado en los últimos años un crecimiento vegetativo y un saldo migratorio externo positivo.
- La comarca de Oarsoaldea presenta un saldo migratorio interno positivo cuya explicación reside en la evolución favorable observada en Errenteria y Oiartzun ya que el balance entre entradas y salidas de población de otros municipios de la CAE en el caso de Lezo y Pasaia resulta desfavorable.
- Respecto a los movimientos intracomarcales de Oarsoaldea, Errenteria y Oiartzun son los municipios que presentan un saldo neto positivo. En el caso de Errenteria es, además, receptora neta de población de la capital.
- Lezo y Oiartzun presentan un perfil más joven, mientras que el índice de envejecimiento en los otros ámbitos de la Bahía es superior al promedio observado en Gipuzkoa .
- El 5,6% de la población residente en los municipios de la Bahía es extranjera, porcentaje que es inferior a la media de Gipuzkoa (6,5% en 2013). La inmigración sudamericana es la más numerosa.
- La heterogeneidad sociológica de la Bahía de Pasaia también se manifiesta en la proporción de personas no autóctonas: el peso de la población nacida en otras comunidades distintas de la vasca oscila entre alrededor de un 25% en Errenteria, Altza y Trintxerpe y un 9% en el caso de Oiartzun



ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

1.2 Evolución de la población

La población de la Bahía de Pasaia ha experimentado una ligera recuperación en la última década pero mucho más tímida que la observada en Gipuzkoa

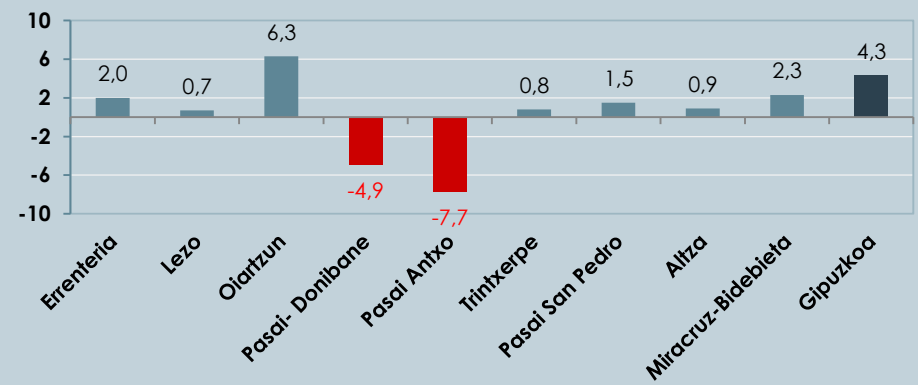
- La población de la Bahía de Pasaia* (asciende a 99.434 personas en 2013. En el periodo 2003-2013 se ha observado un aumento del 1,7% (4% en Gipuzkoa).

El comportamiento demográfico no ha sido, sin embargo, homogéneo: Donibane y Antxo continúan perdiendo población

- El incremento poblacional es particularmente acusado en Oiartzun (+6,3%); aunque menos intenso, Errenteria también muestra un aumento sostenido destacable. Donibane y Antxo, en cambio, persisten en sendas de fuerte contracción: -7,7% y -4,9% respectivamente
- Analizando los datos de las décadas de los años 70, 80 y 90, cabe subrayar el extraordinario aumento poblacional experimentado entre 1970 y 1975 en todos los municipios y, particularmente, en Errenteria (+35%) y Lezo (+23%).

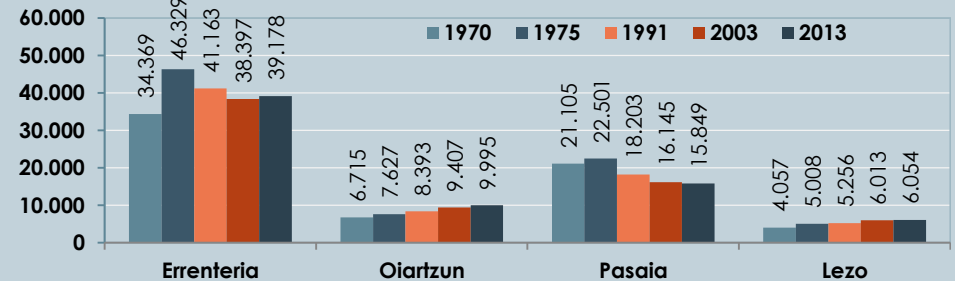
* Incluye los municipios de Pasaia, Errenteria, Lezo, Oiartzun pero también Bidebieta, La Herrera y Larratxo-Altza

Tasa de variación de la población entre 2003-2013 (%)



Fuente: Eustat.

Evolución de la población entre 1970 y 2013



Fuente: Eustat.

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

1.3 Factores de la evolución demográfica

Un crecimiento vegetativo y un saldo migratorio externo, salvo en el caso de Pasaia, ha estado detrás de la ganancia de población de la comarca

- En el periodo 2003-2012, a excepción de Pasaia, los municipios de la comarca de Oarsoaldea presentaron un crecimiento vegetativo positivo (más nacimientos que fallecimientos), especialmente reseñable en el caso de Lezo y Oiartzun. En 2011 también Pasaia se suma a este resultado positivo.
- En lo que respecta a los movimientos migratorios externos, cabe señalar que, salvo Pasaia, los municipios de la comarca de Oarsoaldea presentan un saldo migratorio externo positivo (más inmigrantes que emigrantes) en los últimos años. En 2012 Pasaia también se incorpora a esta tendencia positiva.

Tasa de crecimiento vegetativo (tasa por mil hab.)			
	2003-2008	2008-2012	2003-2012
Donostia-San Sebastián	-1,1	-1,4	-1,3
Errenteria	1,4	1,0	1,3
Lezo	3,0	3,4	3,2
Oiartzun	4,6	3,8	4,2
Pasaia	-1,2	-0,6	-0,8
Gipuzkoa	1,2	1,1	1,1

Fuente: Eustat, Estadística de Movimientos Migratorios.

Saldo migratorio externo* (tasa por mil hab.)			
	2003-2008	2008-2012	2003-2012
Donostia-San Sebastián	-0,7	0,2	-0,3
Errenteria	2,1	4,8	3,1
Lezo	1,2	1,8	1,3
Oiartzun	2,4	1,4	2,1
Pasaia	-1,9	-0,4	-1,2
Gipuzkoa	1,2	1,2	1,2

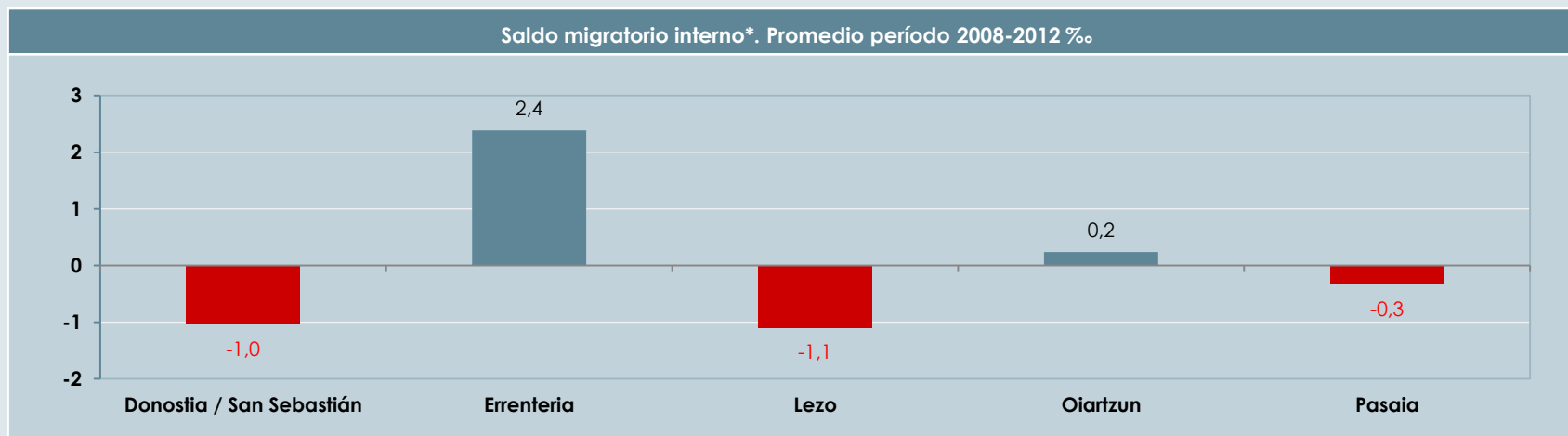
*: entradas y salidas de o a fuera de la C. A. de Euskadi
Fuente: Eustat, Estadística de Movimientos Migratorios

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

1.3 Factores de la evolución demográfica

Los movimientos migratorios internos también positivos en el periodo 2008-2012.

- En cuanto a los movimientos migratorios internos (personas que se van o provienen de otro municipio de la CAE), se constata que en el periodo 2008-2012 la comarca de Oarsoaldea presenta un saldo migratorio positivo (1,18 ‰).
- Por municipios, Errenteria (+2,39 ‰) y Oiartzun (+0,24 ‰) registran ganancias netas de población en concepto de migración interna frente a Pasaia (-1,96 ‰) y Lezo (-1,20 ‰).
- Por otra parte, la comarca de Oarsoaldea recibe más población proveniente de Donostia-San Sebastián que la que "expulsa" hacia la capital.



* Incluye movimientos entre municipios de la C.A. de Euskadi
Fuente: Eustat.

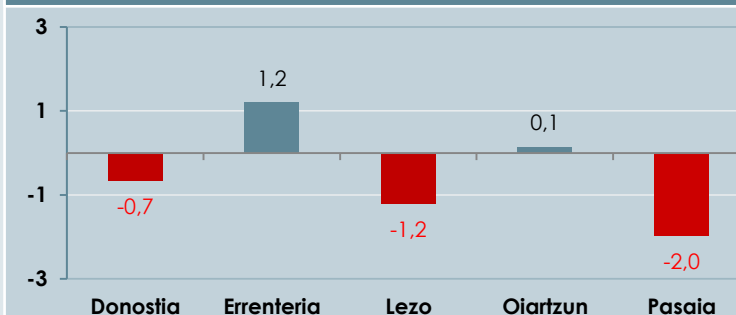
ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

1.3 Factores de la evolución demográfica

En cuanto al saldo migratorio intracomarcal, Errenteria y Oiartzun son los municipios receptores por excelencia

- Especial interés ofrece el análisis de los movimientos registrados entre los municipios de la Bahía. A este respecto cabe destacar que Errenteria y Oiartzun presentan un saldo positivo en relación a los movimientos intracomarcales (Oarsoalde) con unos ratios respectivos de 1,21 y 0,14 ‰ en el periodo 2008-2012. Errenteria también es receptora neta de población de Donostia-San Sebastián (han llegado más personas de las que se han ido a dicho municipio). En el caso de Oiartzun dicho saldo es casi nulo.
- En el extremo opuesto, Pasaia presenta el saldo más desfavorable respecto de los movimientos intracomarcales (-2 ‰), seguido de Lezo (-1,2 ‰). Ahora bien, respecto de Donostia-San Sebastián ambos municipios presentan un saldo neto positivo (reciben más personas de Donostia-San Sebastián que las que se van a la capital).

Saldo migratorio. Promedio con la comarca de Oarsoalde 2008-2012 ‰



Fuente: Eustat.

Movimientos migratorios internos

(promedio anual del período 2008-2012)

	Municipio de Destino							TOTAL
	Donostia-San Sebastián	Errenteria	Lezo	Oiartzun	Pasaia	Otros Donostialdea	Resto CAE	
Donostia-San Sebastián		403	46	61	333	660	1.271	2.774
Errenteria	331		49	64	77	76	234	830
Lezo	38	53		9	21	9	36	166
Oiartzun	62	66	8		11	19	58	223
Pasaia	293	109	19	13		40	93	566
Otros Donostialdea	524	77	7	18	36	432	509	1.604
Resto CAE	1.333	216	31	61	83	442	38.567	40.733
TOTAL	2.581	923	159	225	561	1.677	40.770	

Fuente: Explotación específica. Eustat.

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

1.4 Estructura de la población

Lezo y Oiartzun presentan un perfil más joven, mientras que el índice de envejecimiento en los otros ámbitos de la Bahía es superior al promedio observado en Gipuzkoa

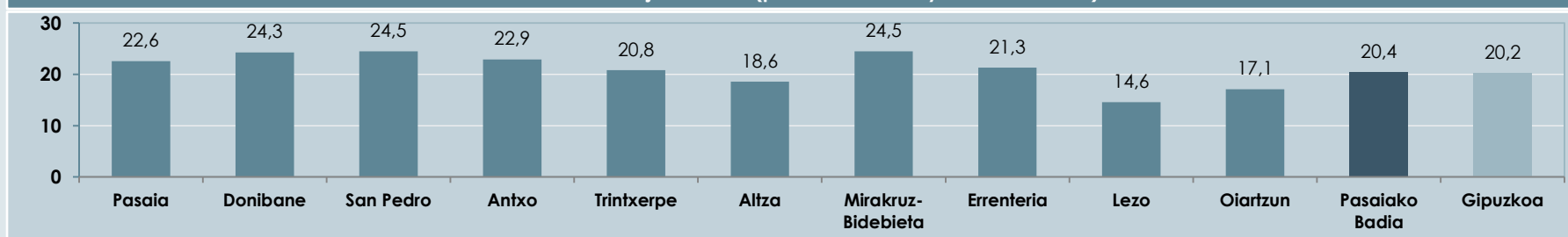
- Lezo y Oiartzun (junto con el barrio de Altza) presentan índices de envejecimiento y sobre-envejecimiento menores que el promedio de Gipuzkoa. En el extremo opuesto San Pedro, Donibane y el área de Miracruz-Bidebieta presentan una proporción de personas mayores superior al promedio de Gipuzkoa. En estos ámbitos la población más envejecida lleva asociada mayores cuotas de feminización, es decir, un mayor peso de las mujeres sobre el total poblacional.
- La edad media de la población de la Bahía de Pasaia alcanza los 43,3 años, cifra que, en términos comparativos se encuentra por encima de los municipios de su entorno y ligeramente superior a la media de Gipuzkoa (43,1 años).
- El peso de la población nacida en otras comunidades oscila entre alrededor de un 25% en Errenteria, Altza y Trintxerpe y un 9% en el caso de Oiartzun.

Índices de envejecimiento y población de fuera de la CAV. 2013

	Edad media	Índice de sobre-envejecimiento (población 75 y más años en %)	Índice de dependencia (población <16 años y >64 años en %)	Población nacida en distinta comunidad	Total población extranjera (2009)
Pasaia	44,2	12,7	57,0	19,6	7,7
- Donibane	45,3	13,5	60,6	11,7	6,2
- San Pedro	45,3	13,1	58,0	20,0	7,7
- Antxo	44,0	12,9	60,3	17,3	7,4
- Trintxerpe	43,5	12,0	52,7	24,1	8,5
Donostia-San Sebastián (Bahía Pasaia)	43,7	9,7	50,4	26,1	6,2
- Altza	43,0	8,5	46,9	27,1	6,2
- Miracruz-Bidebieta	45,4	12,8	59,8	23,7	6,4
Errenteria	43,5	10,4	55,5	24,7	5,3
Lezo	41,1	7,0	41,8	16,8	3,2
Oiartzun	41,3	7,9	50,5	9,1	2,8
Bahía de Pasaia	43,3	10,1	52,9	22,2	5,6
Gipuzkoa	43,1	10,4	53,3	17,0	6,5

Fuente: Udalmap.

Índice de envejecimiento (población de 65 y más años en %) 2013



Fuente: Udalmap.



2.

EMPLEO, FORMACIÓN Y RENTA

- 2.1. Elementos de síntesis
- 2.2. Paro, actividad y nivel de empleabilidad
- 2.3. Nivel formativo
- 2.4. Renta y prestaciones sociales

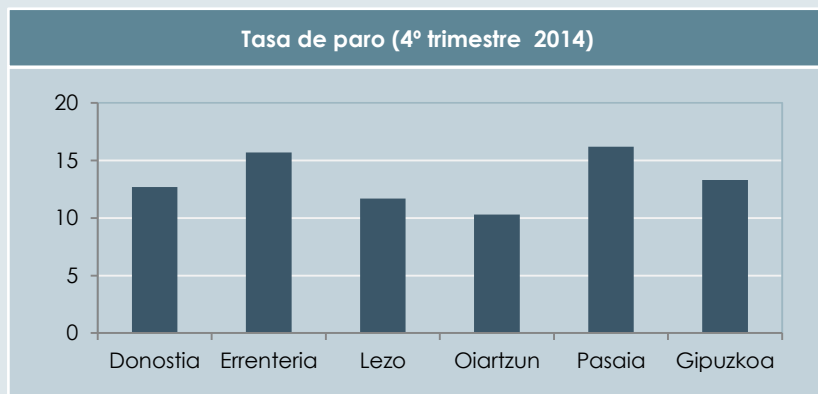
ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

2.1 EMPLEO, FORMACIÓN Y RENTA: Elementos de síntesis

- La tasa de paro de la comarca de Oarsoaldea ha sido tradicionalmente superior a la de Gipuzkoa. Errenteria y Pasaia son los municipios que concentran los peores indicadores del mercado de trabajo en términos de tasa de actividad, desempleo y empleabilidad.
- El 67% de la población parada registrada proviene del sector servicios, el 15% de la construcción (8% en el caso de Gipuzkoa) y el 12% de la industria.
- El nivel formativo de la población de la Bahía se sitúa por debajo de la media de Gipuzkoa. La población de la Bahía que ha completado al menos sus estudios secundarios ha aumentado en los últimos años, aunque todavía se sitúa por debajo de la media de Gipuzkoa.
- Pasaia, Errenteria y Lezo se sitúan a la cola de los municipios de Gipuzkoa en cuanto al nivel de renta (ocupan respectivamente el 86º, 85º y 80º lugar entre los 87 municipios clasificados).

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

2.2 Paro, actividad y nivel de empleabilidad



Fuente: Lanbide

Errenteria y Pasaia son los municipios que concentran los peores indicadores del mercado de trabajo en términos de tasa de actividad, desempleo y empleabilidad.

- En el extremo opuesto figura Oiartzun que presenta la tasa de paro más reducida, mejores tasas de actividad y también buenas perspectivas de empleabilidad.
- Las personas demandantes de empleo paradas registradas en Lanbide en la comarca de Oarsoaldea ascendían a 5.288 en noviembre de 2014; el 48% eran hombres y el 52% mujeres.
- Los valores más elevados de población parada registrada corresponden a 2012 en todos los ámbitos (con una ligera mejoría posterior en prácticamente todos los ámbitos).

Número de demandantes parados registrados

Municipio	Nº de demandantes parados			
	2011	2012	2013	2014*
Donostia-San Sebastián	9.806	11.283	11.193	11.090
Errenteria	2.690	3.172	3.181	3.074
Lezo	352	479	437	396
Oiartzun	456	564	502	549
Pasaia	1.105	1.306	1.290	1.269

* Noviembre 2014.
Fuente: Lanbide

Índice de empleabilidad

Índice	Municipio
Muy Alto	▪ Oiartzun
Alto	▪ Donostia-San Sebastián ▪ Lezo
Bajo	▪ --
Muy Bajo	▪ Errenteria ▪ Pasaia

Fuente: Lanbide

Tasa de actividad 2011

Municipio	Total	Mujeres
Gipuzkoa	48,1	43,8
Donostia-San Sebastián	48,6	44,9
Errenteria	47,8	43,1
Lezo	52,6	49,1
Oiartzun	50,1	46,4
Pasaia	46,9	41,6

Fuente: Eustat

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

2.3 Nivel formativo

El nivel formativo de la población de Oarsoaldea se sitúa por debajo de la media de Gipuzkoa

- La población mayor de 10 años que ha completado al menos sus estudios secundarios se sitúa entre el 56% de la población en el caso de Erreterria y Pasaia, y el 62% en Oiartzun, cifras por debajo de la media de Gipuzkoa (62,3% en 2013).
- También es menor el porcentaje de la población que cuenta con estudios universitarios que oscila entre un 15% en Erreterria, Lezo y Pasaia y un 21% en Oiartzun (23% en Gipuzkoa).
- La evolución, sin embargo, ha sido muy positiva habiendo aumentado en más de 20 puntos porcentuales el peso de la población con al menos estudios secundarios en todos los municipios objeto de análisis.

Población de 10 y más años de la C.A. de Euskadi por ámbitos territoriales y nivel de instrucción. 2001/2013						
Municipio	Población que ha completado al menos estudios secundarios		Población que ha completado al menos estudios profesionales		Población que ha completado al menos estudios universitarios	
	2001	2013	2001	2013	2001	2013
Gipuzkoa	41,0	62,3	16,4	17,9	13,8	23,1
Donostia-San Sebastián	49,5	71,2	14,2	14,4	21,5	33,3
Erreterria	35,5	56,1	18,4	20,1	8,5	14,5
Lezo	37,9	59,3	19,2	21,7	8,6	15,2
Oiartzun	39,2	62,0	16,8	18,1	11,4	21,4
Pasaia	33,3	56,2	15,5	18,6	7,7	15,5

Fuente: Udalmap

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

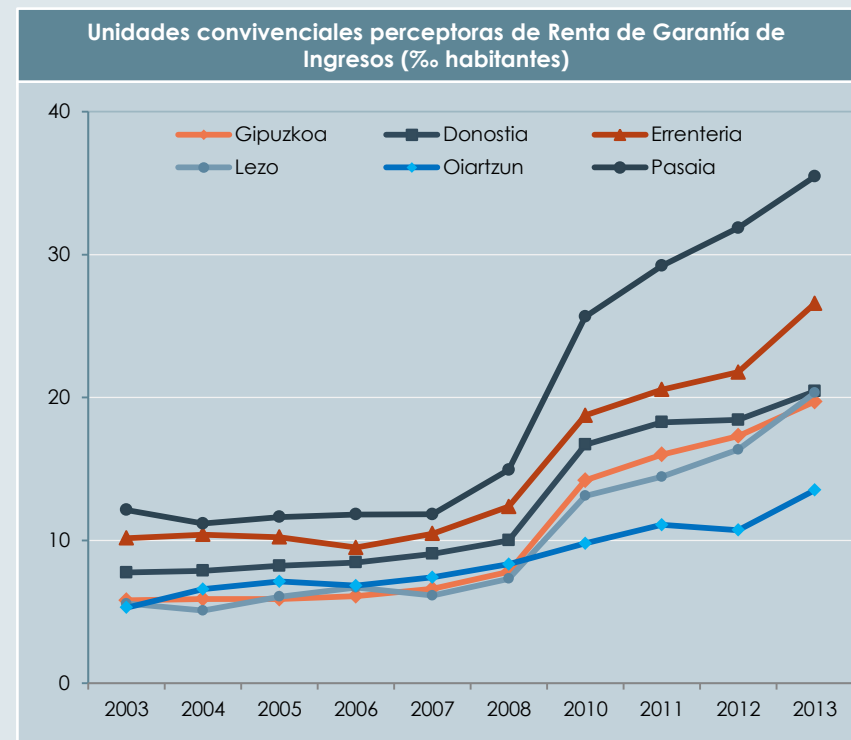
2.4 Renta y prestaciones sociales

Pasaia, Errenteria y Lezo se sitúan a la cola de los municipios de Gipuzkoa en cuanto al nivel de renta

- Todos los municipios de Oarsoaldea presentan unos niveles de renta personal disponible inferiores al promedio de Gipuzkoa.
- Pasaia ocupa el penúltimo lugar (de 87) en la clasificación de municipios según renta personal, correspondiendo a Errenteria el antepenúltimo puesto. Lezo es el octavo del ranking por la cola y Oiartzun se posiciona en el 34º lugar.
- Las unidades convivenciales receptoras de renta de garantía de ingresos han experimentado un fuerte incremento en los años de la crisis, particularmente significativo en Pasaia donde el ratio observado en 2013 era de 35 ‰ habitantes frente al 20 ‰ de promedio de Gipuzkoa. También las Ayudas de Emergencia Social duplican su presencia en Pasaia respecto de la media de Gipuzkoa (18 ‰ frente al 9 ‰).

Renta personal disponible 2011		
	€	Índice (Gipuzkoa = 100)
Gipuzkoa	17.384	100
Donostia-San Sebastián	19.168	110
Errenteria	14.916	86
Lezo	15.449	89
Oiartzun	16.866	97
Pasaia	14.291	82

Fuente: EUSTAT



Fuente: EUSTAT



3.

ECONOMÍA Y ACTIVIDAD EMPRESARIAL

- 3.1. Elementos de síntesis
- 3.2. Estructura sectorial
- 3.3. Dinamismo económico
- 3.4. Tamaño del tejido industrial y principales empresas
- 3.5. Suelo para actividades económicas

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

3.1 ECONOMÍA Y ACTIVIDAD EMPRESARIAL: Elementos de síntesis

- Predominio de la actividad terciaria en todos los municipios de la comarca de Oarsoaldea y peso significativamente mayor del sector de la construcción que en Gipuzkoa.
- Las actividades dominantes son las vinculadas al transporte y a las grandes superficies comerciales, ambas grandes consumidoras de suelo.
- Fuerte contracción de la importancia del empleo industrial en la última década en todos los municipios de la comarca, fenómeno también observado en el conjunto de Gipuzkoa.
- El crecimiento económico registrado en la Bahía en la última década ha sido inferior a la media de Gipuzkoa constatándose importantes diferencias entre los municipios que lo integran.
- Importante retroceso de la actividad económica por efecto de la crisis que se manifiesta en el empleo, en la tasa de creación de nuevos establecimientos y en el saldo de establecimientos. Cierre de empresas emblemáticas. La falta de dinamismo resulta particularmente acusada en el caso de Pasaia.
- El tejido industrial es de tamaño más reducido que el promedio de Gipuzkoa. Prevalen las empresas subcontratistas pertenecientes a sectores maduros, con poco peso de la I+D. Ausencia de clusters y escasa presencia de cadenas de empresas tractoras.
- En Pasaia y Erreterria los puestos de trabajo existentes son muy inferiores a la población ocupada del municipio. Oiartzun y Lezo, en cambio, presentan la situación opuesta, explicada por la presencia de importantes polígonos industriales que acogen empleados/as de otros municipios.
- Las mayores disponibilidades de suelo para actividades económicas están en Oiartzun. Hay un elevado grado de desocupación en suelos consolidados de actividades económicas y en pabellones industriales (vacantes y/o en el mercado). La Bahía de Pasaia y su entorno se caracteriza por una diseminación de suelos para el desarrollo de actividades industriales. Conviven polígonos industriales saturados (y que en muchos casos reclaman una modernización) y otros subocupados.
- La actividad portuaria ha registrado un importante retroceso y la riqueza que genera ha ido desligándose de la comarca.
- El área de la Bahía y su entorno presenta déficit de plazas de alojamiento turístico y unas dotaciones comerciales por debajo de la media de Gipuzkoa salvo en Oiartzun, con especial debilidad en relación al pequeño comercio.

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

3.2 Estructura sectorial

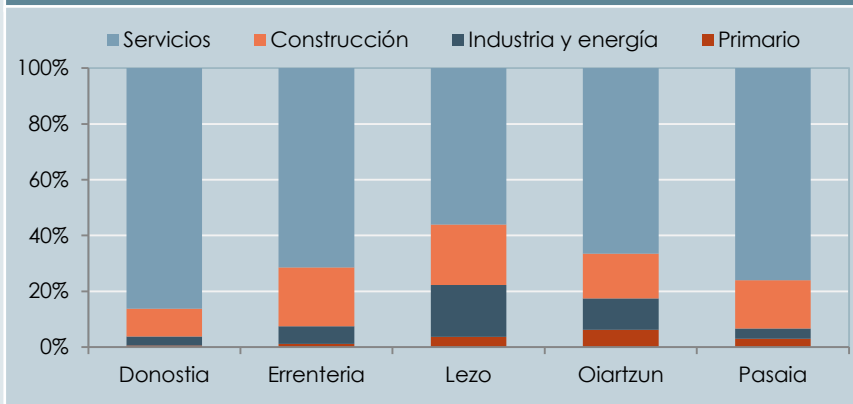
Predominio de la actividad terciaria en todos los municipios de la comarca de Oarsoaldea y peso significativamente mayor del sector de la construcción que en Gipuzkoa

- La actividad terciaria es la dominante en la comarca de Oarsoaldea constatándose que en 2013, en torno al 70% de los establecimientos y del empleo corresponden a dicho sector.

Fuerte contracción del peso del empleo industrial en todos los municipios de la comarca, fenómeno también observado en el conjunto de Gipuzkoa.

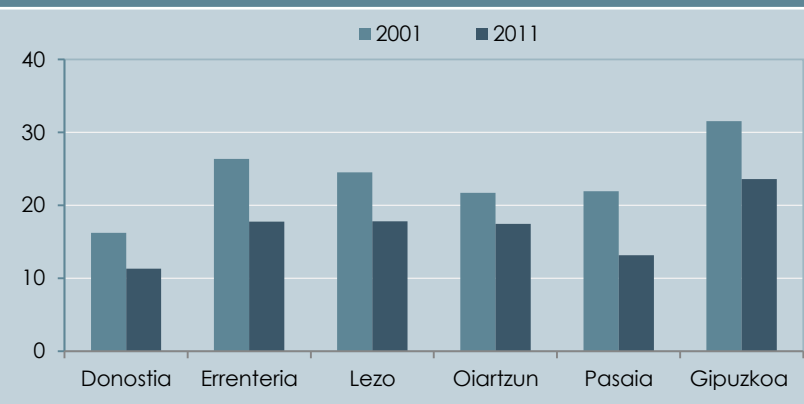
- Si en 2001 el empleo industrial oscilaba entre un 22% (Pasaia) y un 26% (Errenteria), diez años más tarde este intervalo se sitúa entre un 13% y un 18%. La actividad económica tradicional de pequeña industria deja paso a actividades terciarias, de servicios y comercio.

Distribución de establecimientos según sector de actividad. 2013



Fuente: Udalmap.

Población de 16 y más años ocupada en el sector industria (%)



Fuente: Eustat.

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

3.2 Estructura sectorial

Destacada presencia del sector comercial (grandes superficies) y del transporte, actividades que consumen mucho suelo.

- Se observa, en cambio, una reducida representación del sector financiero, inmobiliario, de actividades profesionales y auxiliares, motivado, fundamentalmente, por la cercanía de la capital.

En Pasaia y Errenteria la población que trabaja en el municipio es muy inferior a la población ocupada que reside en ellos (fuerte movilidad laboral) mientras que en los otros municipios ocurre a la inversa

- Oiartzun contaba con 7.227 personas que trabajaban en el municipio en 2010 cuando la población ocupada residente en el municipio era de tan sólo 4.609 personas. Lezo, aunque no está el dato disponible, también presenta una situación similar, explicada por la presencia de polígonos industriales que atraen población de la zona de influencia. En cambio, Errenteria y Pasaia ofrecen un número de puestos de trabajo muy inferior al volumen de su población ocupada,

Distribución del número de establecimientos por rama de actividad 2013

	Donostia-San Sebastián	Errenteria	Lezo	Oiartzun	Pasaia	Oarso-aldea	Gipuzkoa
Establecimientos	19.128	2.467	597	1.319	1.021	5.404	61.972
Personas empleadas	88.150	8.038	2.818	7.227	3.254	21.337	283.940
Agricultura, ganadería y pesca	0,6	1,2	3,7	6,2	3,0	3,0	4,5
Industria, energía y saneamiento	3,2	6,3	18,6	11,2	3,6	8,4	8,1
Construcción	10,0	21,1	21,6	16,1	17,3	19,2	13,4
Comercio, transporte y hostelería	34,1	42,1	36,2	39,7	45,7	41,5	37,0
Información y comunicaciones	2,7	0,9	0,2	1,8	1,2	1,1	1,6
Actividades financieras y seguros	3,4	2,2	1,3	1,3	2,4	1,9	2,6
Actividades inmobiliarias	2,8	1,2	1,2	1,7	0,7	1,2	1,9
Actividades profesionales y auxiliares	24,0	9,4	8,0	13,3	12,2	10,7	14,9
Adm. pública, educación y sanidad	11,3	7,1	4,7	4,0	4,8	5,7	8,7
Activ. artísticas y otros servicios	7,8	8,6	4,5	4,7	8,9	7,2	7,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Eustat

Población ocupada del municipio y población que trabaja en el municipio. 2010

Municipio	Población ocupada del municipio	Población que trabaja en el municipio
Donostia-San Sebastián	79.178	88.150
Errenteria	17.006	8.038
Lezo	2.869	*
Oiartzun	4.609	7.227
Pasaia	6.730	3.254

* Información disponible sólo para municipios de más de 10.000 habitantes
Fuente: Eustat

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

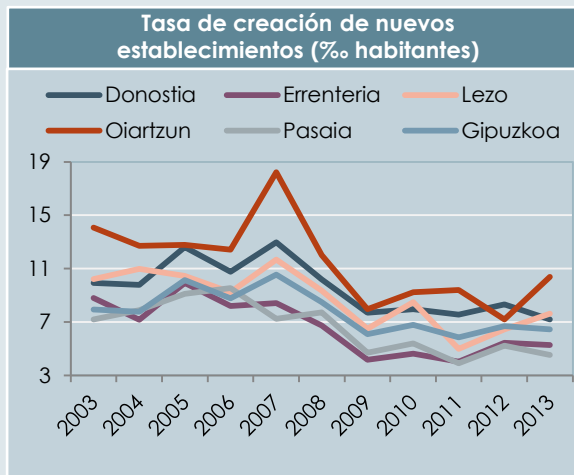
3.3 Dinamismo económico

La tasa de creación de nuevos establecimientos refleja también la pérdida de dinamismo particularmente acusada en el caso de Pasaia

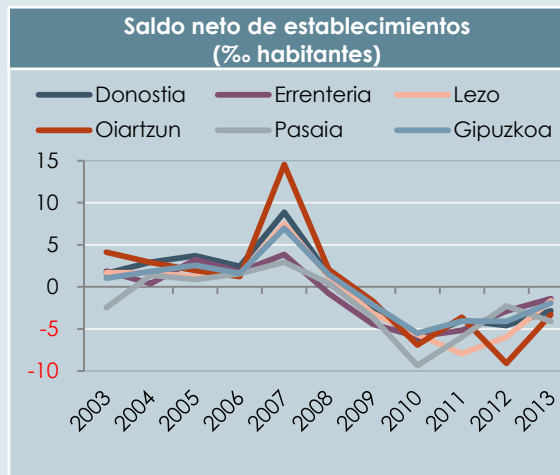
- La tasa de creación de nuevos establecimientos por mil habitantes ha permanecido casi de manera invariable por debajo de la de Gipuzkoa en el caso de Errenteria y Pasaia. Oiartzun y Lezo, en cambio y salvo alguna excepción, han arrojado valores superiores a lo largo de la última década.
- El saldo neto de establecimientos también muestra el impacto de la crisis económica y ratifica el estancamiento de Pasaia incluso en los años de expansión, previos a la misma, donde este indicador presenta valores comparativos muy reducidos.

Importante retroceso de la actividad económica y del empleo por efecto de la crisis

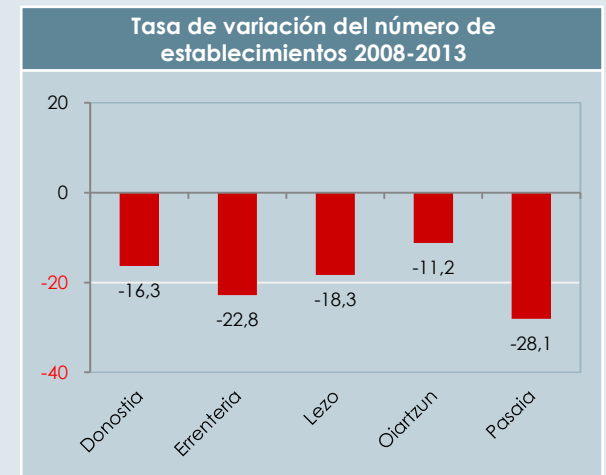
- Los 5.404 establecimientos con actividad económica contabilizados en 2013 en la comarca de Oarsoaldea emplean a 21.337 personas. Ambas cifras acusan una fuerte regresión si se compara con las observadas en 2008. Resulta particularmente significativo el descenso del número de establecimientos que acusan Pasaia (-28%) y Errenteria (-23%) en comparación con el constatado en Gipuzkoa (-14%). La población ocupada se ha reducido un 3,5% respecto de 2006 (-0,4% en Gipuzkoa).



Fuente: Udalmap.



Fuente: Udalmap.



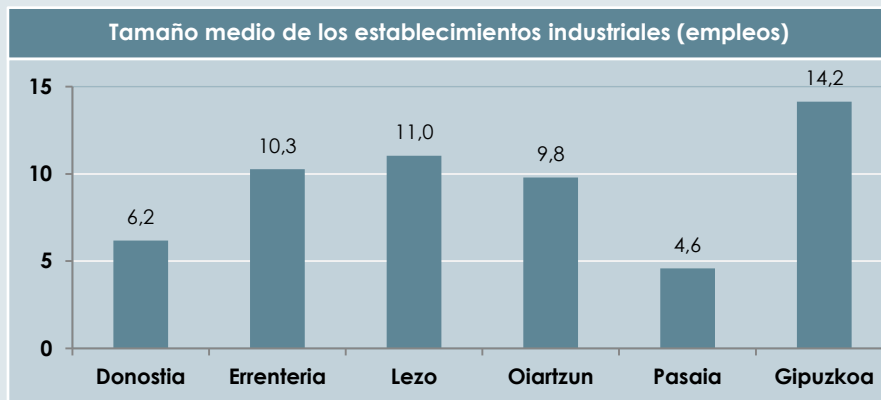
Fuente: Udalmap.

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

3.4 Tamaño del tejido industrial y principales empresas

Tejido industrial de tamaño más reducido que el promedio de Gipuzkoa

- En cuanto al tipo de tejido industrial, el tamaño medio de los establecimientos industriales es más reducido que el observado como promedio de Gipuzkoa: oscila entre 5 empleos de media en Pasaia y 11 en Lezo, cuando en Gipuzkoa supera los 14 empleos en 2013.
- Sin embargo, junto con microempresas conviven también empresas industriales importantes correspondiendo las principales al sector de transporte, plástico, papel y maquinaria.



Fuente: Udalmap.

Principales empresas de la comarca (100 y más empleos)

Empresa	Municipio	Plantilla
PAPRESA, S.A.	Errenteria	255
ELSTER IBERCONTA, S.A.	Errenteria	135
BEISSIER, S.A.	Errenteria	100
SALVA INDUSTRIAL, S.A.	Lezo	160
AMCOR FLEXIBLES ESPAÑA, S.L.U.	Lezo	137
INTERAL, S.A.	Lezo	125
SAN JOSE LOPEZ, S.A.	Oiartzun	350
ABB AUTOMATION PRODUCTS, S.A.	Oiartzun	270
INDUSTRIAS TAJO S.COOP.	Oiartzun	150
TRANSPORTES INSAUSTI, S.A.	Oiartzun	120
DSV ROAD SPAIN, S.A.U.	Oiartzun	100
SALTO SYSTEMS, S.L.	Oiartzun	100
SOCIEDAD ESTATAL DE ESTIBA Y DESESTIBA	Pasaia	147
AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAIA	Pasaia	146

Fuente: Agencia Comarcal Oarsoaldea.

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

3.5 Suelo para actividades económicas

En la actualidad no se detecta un déficit de oferta de suelo para actividades económicas

- Existe suelo vacante y pabellones construidos sin actividad. Oiartzun es el municipio que concentra las mayores disponibilidades de suelo.
- Elevado grado de desocupación de suelos consolidados de actividades económicas, concretamente en Lintzirin, Ugaldetxo y Nabaldea .
- Conviven polígonos industriales ocupados en su totalidad con otros vacantes sin demanda

Principales polígonos, pabellones y parcelas con suelo desocupado para actividades industriales

		Desocupado (m ²)
Pasaia	Nabaldea	6.533
Lezo	Sagasti	2.743
Errenteria	Txirrita-Maleo	5.924
	Masti-Lodi	0
	Egiburu	
Oiartzun***	Ugaldetxo*	5.803
	Arragua	3.180
	Lintzirin**	36.500
	Lanbarren***	76.200

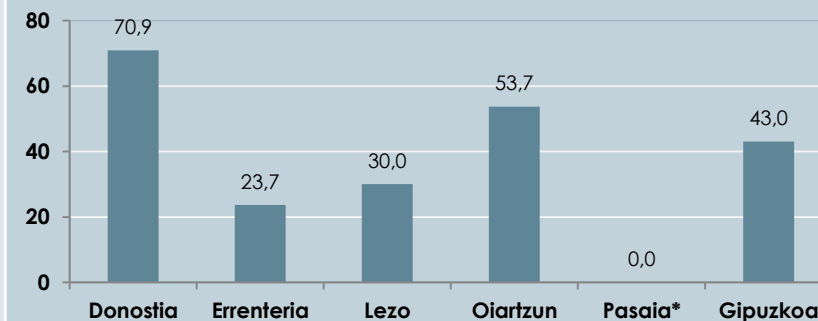
* Dispone de 15.714 m² de ocupación en planta de pabellón construido sin actividad alguna en la actualidad.

** Dispone de 11.611 m² de ocupación en planta de pabellón construido sin actividad alguna en la actualidad .

*** El PGOU establece además como nueva incorporación propuesta otros 83.477 m² (Lanbarrengaina)

Fuente: Sprilur y PGOU de Oiartzun .

Suelo vacante sobre ocupado para actividades económicas (%). 2014



* Se considera que el suelo del espacio portuario está ocupado en su totalidad.

Fuente: Udalplan



4.

SUELO, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

- 4.1. Elementos de síntesis
- 4.2. Usos del suelo
- 4.3. Densidad urbanística
- 4.4. Parque de viviendas principales
- 4.5. Actividad portuaria

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

4.1 SUELO, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS: Elementos de síntesis

- Las dificultades topográficas determinan una concentración de las zonas urbanas en los escasos recursos de suelo apto.
- La red de carreteras es la que absorbe más suelo dedicado a infraestructuras de transporte, por encima de la superficie dedicada a ferrocarril y puerto, siendo Oiartzun quien concentra dos terceras partes del mismo.
- La aglomeración urbana que se “asoma” a la bahía y al estuario, tanto en términos de superficie como, sobre todo, en el número de viviendas que agrupa, es de gran magnitud.
- Pasaia y Lezo presentan un bajo índice de confort en sus viviendas y unas necesidades de intervención en la renovación del parque edificado muy elevadas. Oiartzun, en cambio, presenta los indicadores más favorables (superficie, antigüedad, confort).
- El Puerto de Pasaia constituye una infraestructura determinante en la Comarca, que se desarrolla en 77 ha y más de 5 kilómetros de muelles.
- Los tráficos portuarios se sitúan en un rango de 3-4 millones de toneladas, fundamentalmente de importación de mercancía general y graneles sólidos.
- Gipuzkoa es el principal territorio al que atiende el puerto, seguida de Zaragoza, Madrid y Araba.
- La facturación y el empleo se concentra en las empresas portuarias, desempeñando la Autoridad Portuaria un papel gestor y proveedor de espacios y servicios.
- El Proyecto Prospectivo desarrollado por el Puerto de Pasaia define como opción estratégica la de ser un puerto urbano al servicio de la empresa guipuzcoana.

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

4.2 Usos del suelo

Las dificultades topográficas determinan una concentración de las zonas urbanas en los escasos recursos de suelo apto

- El espacio situado al norte de la autopista A-8 se percibe como conglomerado predominantemente artificializado, desarrollado sin una estructuración previa. Sin embargo, resulta que sólo el 10% del suelo de la comarca de Oarsoaldea está calificado como residencial, para actividades económicas o para infraestructuras. El entorno de la bahía (ocupando los suelos desecados y las laderas vertientes) y el eje del río Oiartzun, con sus afluentes en el curso inferior (Lintzirin, Pekin, Sarobe, Zubitxo, Txingurri, Molinao), concentran las superficies ocupadas.

Superficies artificializadas (2013). Municipios Oarsoaldea								
	Residencial (ha)	Actividades Económicas (ha)	Equipamientos (ha)	Infraestr. Transporte (ha)	Infraestr. Básicas (ha)	TOTAL (ha) (a)	Superficie Municipio (ha) (b)	% (a)/(b)*100
Errenteria	279	102	26	41	8	456	3.195	14,3
Lezo	31	73	5	36	0	147	847	17,3
Oiartzun	94	159	34	100	7	395	5.949	6,6
Pasaia	52	28	34	30	1	145	1.059	13,7
TOTAL	457	362	100	207	17	1.142	11.050	10,3

Fuente: Udalplan

La red de carreteras es la que absorbe más suelo dedicado a infraestructuras de transporte, por encima de la superficie dedicada a ferrocarril y puerto, siendo Oiartzun quien concentra dos terceras partes del mismo

- De las 207 ha dedicadas a infraestructuras de transporte, la mayor parte corresponden a la red de carreteras (156 ha, de las cuales 97 ha se emplazan en Oiartzun), por encima de las superficie ocupada por el ferrocarril (20 ha) y puerto que suma otras 30 ha (20 de ellas en Pasaia), que se agregan a las anteriormente consideradas como portuarias de actividad logística (otras 39 ha). La densidad de la red viaria viene determinada por la ubicación geográfica, un lugar de paso en un corredor de tránsito internacional importante, además de las necesidades de comunicación entre aglomeraciones como las del entorno de Donostia-San Sebastián y Bajo Bidasoa y los propios asentamientos locales. Esta circunstancia también determina la ocupación de parte del suelo de actividades económicas por empresas del sector logístico.

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

4.3 Densidad urbanística

La aglomeración urbana que se “asoma” a la bahía y al estuario, tanto en términos de superficie como sobre todo en el número de viviendas que agrupa, es de gran magnitud

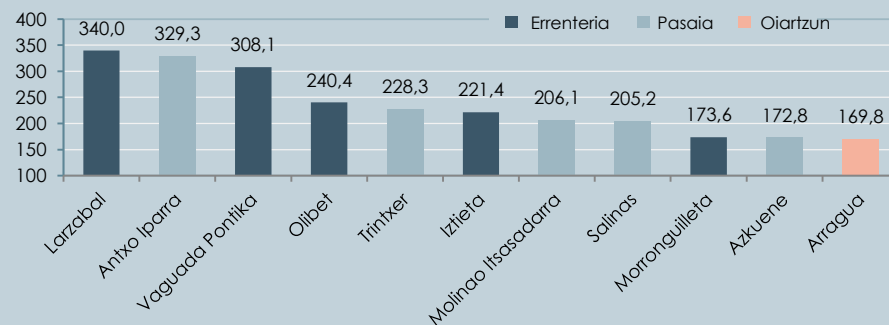
- Analizando en particular el suelo residencial, e incorporando los datos de las zonas de Donostia-San Sebastián que forman parte del estudio, la superficie clasificada para este uso es de 671 ha. El número de viviendas (incluyendo las previstas en los planeamientos aprobados) asciende a 49.139.
- La densidad de viviendas, indicador de la calidad urbana y tipo de poblamiento, es enormemente divergente en el área de estudio
- La densidad promedio de Oarsoaldea, en torno a 75 viviendas/ha, corresponde con los parámetros idóneos para la sostenibilidad (evitar el hacinamiento, reducir consumo de suelo y viabilizar coste de equipamientos y servicios). Sin embargo, este promedio esconde una situación muy heterogénea por municipios y barrios.
- Descendiendo a datos por sectores, los indicadores aún agudizan la situación y denotan evidentes muestras de hacinamiento en algunos de ellos. Tomando como referencia los datos de Udalplan de los municipios de Oarsoaldea, que incluyen las viviendas previstas en el planeamiento vigente, hay áreas que superan las 200 e incluso las 300 viviendas/ha.
- Aunque evidentemente puede influir la situación de las zonas lindantes (en ambos sentidos), resulta sobre todo significativo analizar los sectores de mayor dimensión en los que este factor cuenta con un menor efecto distorsionador. Destaca sobremanera la situación de ciertos sectores de Errenteria y Pasaia, con sólo un caso en Oiartzun (lindante con Errenteria). En Lezo, ningún área sobrepasa las 150 viviendas/ha, a pesar de que el conjunto del municipio tenga una alta densidad.

Superficies y densidad del suelo residencial

	Superficie (ha)	Nº actual Viviendas	Nº viviendas inc. Previstas	Densidad Viviendas/ha
Errenteria	279,3	17.037	18.981	68,0
Lezo	31,4	2.538	3.266	104,0
Oiartzun	94,00	3.240	4.492	47,8
Pasaia	52,3	7.258	7.425	141,9
TOTAL OARSOALDEA	457,0	30.073	34.164	74,8
Altza (suelo urbano consolidado)	99,0		7.892	79,7
Altza (suelo urbanizable)	67,5		3.210	47,6
Miracruz-Bidebieta	47,0		3.873	82,4
TOTAL ÁMBITO	670,6		49.139	73,3

Fuente: Udalplan 2013

Ranking de densidad por sectores (> 150 viviendas/ha.). Oarsoaldea



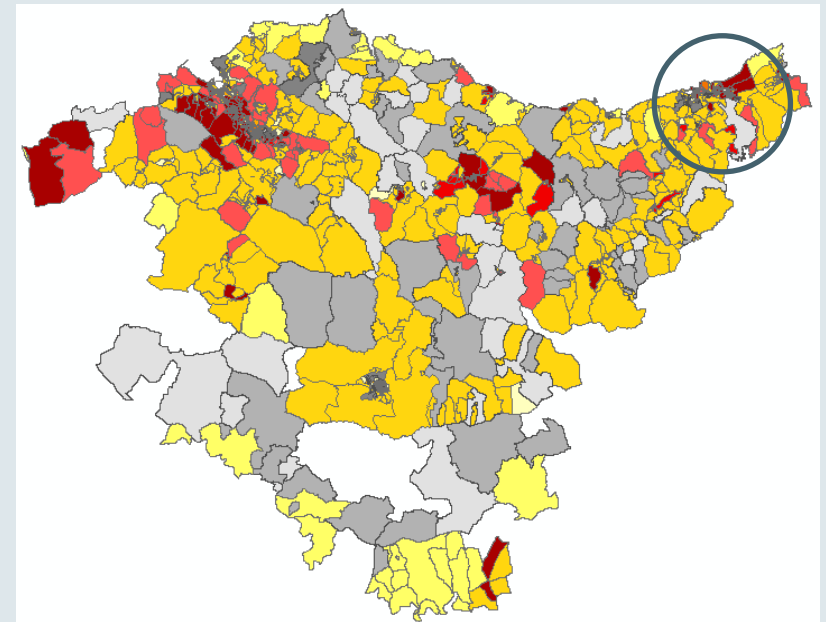
Fuente: Udalplan 2013

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

4.4 Parque de viviendas principales

Pasaia y Lezo presentan un bajo índice de confort de las viviendas y unas necesidades de intervención en la renovación del parque edificado muy elevadas. Oiartzun, en cambio, presenta los indicadores más favorables (superficie, antigüedad, confort)

- El índice de desocupación del parque de viviendas familiares en Oarsoaldea es reducido y oscila entre un 7,8% de Errenteria y el 12% de Oiartzun. Pasaia muestra un 11% y Lezo un 10%.
- El estudio efectuado por el Gobierno Vasco sobre necesidades de intervención en regeneración urbana evidenció que Pasaia y Lezo se inscribían dentro de las zonas de muy alta vulnerabilidad.
- Oiartzun con un parque de mucha menor densidad, más moderno y confortable ha atraído población que buscaba un hábitat de mayor calidad residencial y urbanística.



Antigüedad e índice de confort de las viviendas. 2011

	Antigüedad media de las viviendas familiares (años)	Índice de Confort de las viviendas familiares principales (1-100)
Donostia-San Sebastián	45,4	74,1
Errenteria	40,7	70,4
Lezo	35,9	66,9
Oiartzun	34,9	72,5
Pasaia	49,3	65,1
Gipuzkoa	40,3	72,3

Fuente: Udalmap.

Fuente: Eusko Jaurlaritza. "Diagnóstico de las Necesidades de Intervención en la renovación del parque edificado de la CAPV". 2012

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

4.5 Actividad portuaria

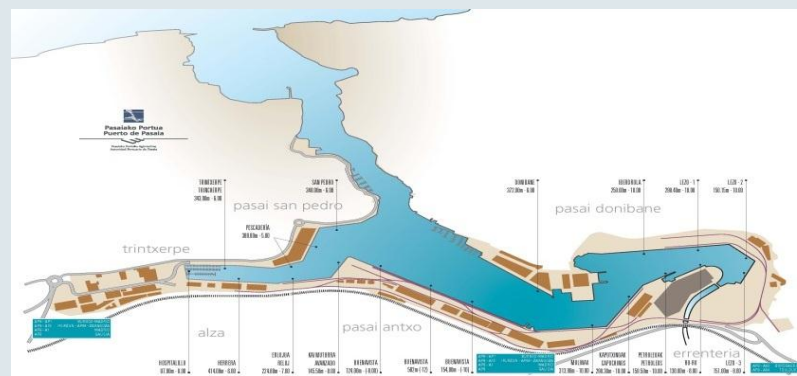
Una infraestructura que se desarrolla en 77 ha y más de 5 kilómetros de muelles

- En cuanto a la infraestructura existente, la zona de servicio terrestre del puerto de Pasaia ocupa 77,44 ha de los términos municipales de Pasaia, Errenteria y Lezo, parte de las cuales son zonas concesionables a empresas y otras son ocupadas por instalaciones de la Autoridad Portuaria de Pasaia (APP), viales y zonas comunes. Según datos de 2011, la superficie ocupada es de 59,09 ha, lo que supone el 76,3% del total. En el cuadro adjunto se desagregan las áreas y su ocupación¹. Otras 92,02ha corresponden a la superficie de flotación, compuesta por el canal de entrada y la bahía.

Áreas portuarias y ocupación			
Area	Superficie total (ha)	Superficie ocupada (ha)	Porcentaje de ocupación (%)
Área pesquera	4,20	4,20	100
Área complementaria de usos mixtos	17,18	8,02	46,69
Área comercial de Antxo	39,63	33,46	84,42
Área comercial de Lezo	5,56	4,13	74,32
Área de la central térmica	3,31	3,22	97,26
Área de construcción y reparación naval	7,56	6,06	80,11
Áreas cuya desafectación está prevista	0	-	-
TOTAL	77,44	59,09	76,30

Fuente: Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia. Tomado de la Memoria de Sostenibilidad 2012. Autoridad Portuaria de Pasaia.

- La longitud total de muelles de servicio es de 5.353 metros, distribuidos por usos en dársenas comerciales (3.393 m), dársenas pesqueras (1.166 m) y otras dársenas (794 m)



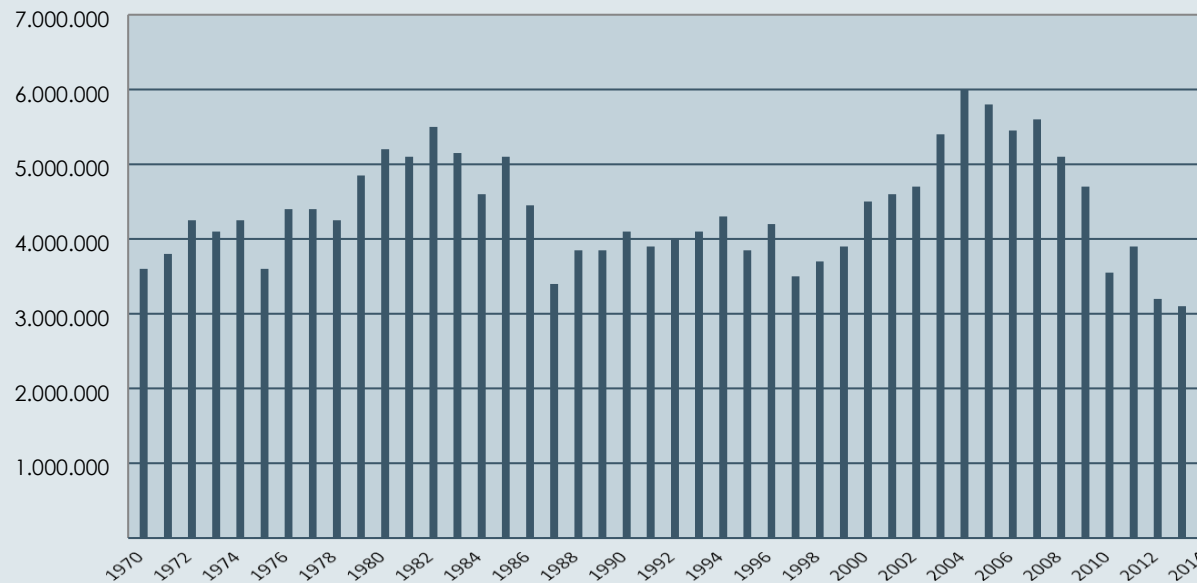
¹ Esta distribución definida en el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia de 2012, variará en algunos de sus parámetros por las modificaciones en el uso del área ocupada anteriormente por la central térmica y superficies más próximas.

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

4.5 Actividad portuaria

Tráficos en un rango de 3-4 millones de toneladas anuales. Las perspectivas de la APP se establecen en lograr hasta 2025 un máximo de 5,9 millones de toneladas.

- La evolución de los tráfico observados denota un máximo que roza los 6 millones de toneladas y valores que superan los 5 millones en el periodo 2004-2008, con un pico anterior en 1981-1986 que también superó esa barrera. Durante los últimos ejercicios los valores conseguidos se sitúan entre 3 y 4 millones de toneladas. Las perspectivas de la APP se establecen en lograr hasta 2025 un máximo de 5,9 millones de toneladas. Las cifras registradas suponen ocupar en el ranking puestos en torno al 20-21, sobre las 28 Autoridades Portuarias (algunas con más de un puerto) incluidas en los Puertos de la Red de Interés General del Estado.



Fuente: "Plan estratégico del Puerto de Pasaia 2015 – 2025", Autoridad Portuaria de Pasaia.

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

4.5 Actividad portuaria

Se trata de un puerto fundamentalmente importador de mercancía general y graneles sólidos

- Los tráficos principales, tomando como referencia el reparto de 2014, han venido siendo los productos siderúrgicos (40% de las toneladas), seguidos de chatarra (18%), automóviles (9,5%) y abonos (5%). Con el cierre de la central térmica, su sustitución por una terminal multiuso y las acciones de captación de nuevos tráficos se espera que para 2025 el reparto varíe, con una mayor diversificación de cargas y el inicio, después de muchos ejercicios ausente, del tráfico de contenedores.

Tráfico de mercancías 2014		
Tipología	2014	%
Productos siderúrgicos	1.380.080	40,0
Chatarra	618.753	17,9
Automóviles	327.899	9,5
Abonos naturales y artificiales	180.413	5,2
Cereales	153.402	4,4
Pienso y forrajes	138.974	4,0
Papel y pasta de madera	117.421	3,4
Materiales de construcción	91.755	2,7
Otras	443.452	12,8
TOTAL	3.452.149	100,0

Fuente: Autoridad Portuaria de Pasaia

Tráficos máximos previstos 2025	
Tipología	Toneladas
Productos siderúrgicos largos	1.000.000
Chatarra	1.000.000
Potasa	850.000
Producto siderúrgicos planos	750.000
Contenedores	700.000
Automóviles	460.000
Sal	300.000
Papel y pasta	300.000
Abonos	200.000
Cereales	200.000
Carbón y coque	100.000
Pesca	25.000
TOTAL	5.885.000

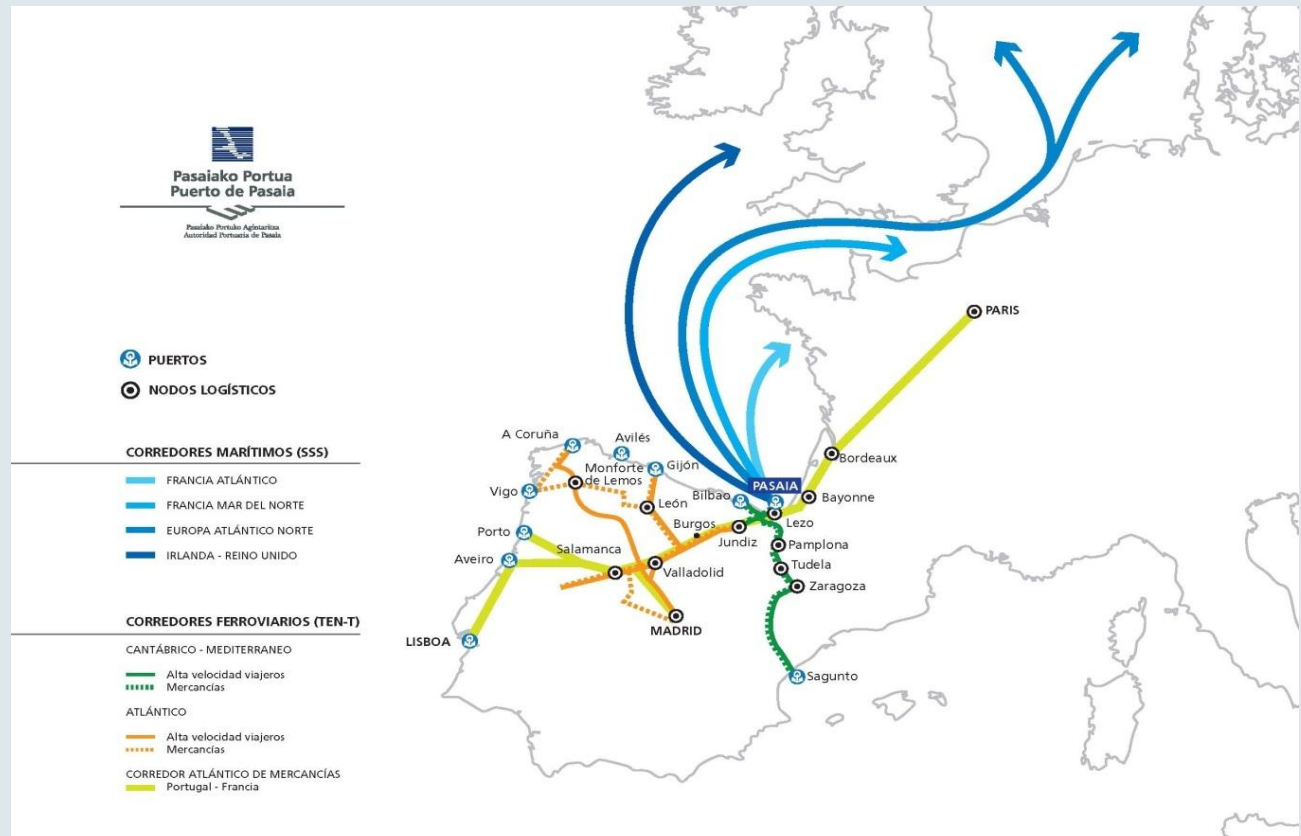
Fuente: Autoridad Portuaria de Pasaia

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

4.5 Actividad portuaria

Gipuzkoa, principal territorio al que atiende, seguida de Zaragoza, Madrid y Araba

- El hinterland de importación, siendo muy amplio, se concentra fundamentalmente en Gipuzkoa, seguido de Zaragoza, Madrid y Araba. El foreland de importación es muy disperso, siendo los Países Bajos y Suecia los principales orígenes. En cuanto a las exportaciones, el Reino Unido es el destino principal, seguido de Bélgica y Turquía.



Fuente: Autoridad Portuaria de Pasaia

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

4.5 Actividad portuaria

La facturación y el empleo se concentra en las empresas portuarias, desempeñando la Autoridad Portuaria un papel gestor y proveedor de espacios

- Los ingresos de la Autoridad Portuaria, se elevaron a 13,8 millones de euros en 2012, manteniendo cifras similares respecto a los ejercicios anteriores. En los ingresos si bien priman los derivados de tasas y servicios, han ido ganando peso los cobrados por concesiones de espacios portuarios a las empresas operadoras (un total de 118), que alcanzan en torno a un tercio del total de ingresos. La Autoridad Portuaria funciona fundamentalmente como el propietario del suelo, gestiona el conjunto, invierte en actuaciones comunes y proporciona servicios a las empresas, que son las que concentran la actividad, facturación y empleo.
- El empleo de la Autoridad Portuaria, ascendía a 146 personas en 2012, entre las cuales 69 era personal de oficina, 43 del servicio de policía y 22 de mantenimiento. Respecto al total del empleo del conjunto del puerto, GIPORT (Asociación de usuarios del puerto de Pasaia) lo cuantifica en 2.317 personas en 2011. Este empleo (que incluye tanto ocupaciones totales como compartidas) se concentra fundamentalmente en la pesca (590), transporte por carretera (563) y empresas de servicios (361).

Empleo directo en la actividad portuaria	
Grupo	Empleo
Instituciones	136
Consignatarios y estibadores	215
Transporte por carretera	563
Operadores ferroviarios	72
Industrias navales	135
Empresas industriales	192
Empresas de servicios	361
Otros organismos oficiales	54
Pesca	590
TOTAL	2.317

Fuente: Giport. Estudio sobre las empresas y el empleo relacionados directa e indirectamente con el puerto de Pasaia (año 2010)

Puerto de Pasaia 2015-2025

- La retirada de la tramitación del Plan Director de Infraestructuras ha supuesto un replanteamiento respecto al futuro de la actual dársena, habiendo realizado en 2014 la APP, con la participación de distintos agentes, un trabajo de "Análisis estructural prospectivo del puerto de Pasaia", que ha dado lugar a un documento de Orientaciones estratégicas, que ha servido para actualizar el Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria 2015-2025 y para revisar el Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia y de la Delimitación de Usos y Espacios Portuarios, que definirán el futuro del puerto con un horizonte 2025.
- Las orientaciones estratégicas del Plan Estratégico del Puerto de Pasaia 2015-2025 se dirigen a:
 1. Puerto urbano con óptima gestión ambiental.
 2. Nodo logístico integrado en la Red Transeuropea del Transporte.
 3. Instrumento para el desarrollo de la economía del área.



5.

COMUNICACIONES, TRANSPORTE Y MOVILIDAD

5.1. Elementos de síntesis

5.2. Comunicaciones, transporte y movilidad



ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

5.1 COMUNICACIONES, TRANSPORTE Y MOVILIDAD: Elementos de síntesis

- Amplia dotación de transporte público e intermodalidad
- Movilidad peatonal y ciclista en progresión
- Déficits de aparcamiento elevados, en una utilización que limita el uso del suelo para otras actividades
- Tráfico intenso motivado por la ubicación geográfica y asentamientos ligados a la actividad económica, con algunos tramos conflictivos y alta accidentabilidad en los términos municipales de Lezo y Oiartzun

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

5.2 Comunicaciones, transporte y movilidad

Amplia dotación de transporte público e intermodalidad

- El servicio de transporte público en los entornos urbanos es en general muy completo, tanto en cuanto a líneas como a frecuencias, siendo uno de los puntos fuertes del área de estudio.
- La disposición de dos ofertas ferroviarias (Euskotren y Renfe) supone prestar servicio a todo el eje central, con la excepción de la mayor parte de Oiartzun, Pasai Donibane y Pasai San Pedro, que se encuentran más alejados de las estaciones. Cuentan con frecuencias elevadas. Las mejoras que se logren tras la construcción del tramo La Herrera-Altza (en obras) de Euskotren, proporcionarán accesos desde Larratxo y Arriberrí, ampliando de forma importante el potencial de uso para la población de Altza. El desarrollo de la intermodalidad con una línea de autobús local (Xorrola) se ha realizado en Oiartzun. La potenciación del uso del ferrocarril, además de por la ampliación de las líneas y la intermodalidad, puede impulsarse por la mejora en las estaciones y su accesibilidad, aspecto éste último que se reivindica por parte de las zonas atendidas por la estación de La Herrera, que precisan transitar por áreas no habilitadas y degradadas..
- El transporte público por carretera cuenta también con una oferta muy competitiva en el despliegue de líneas y el número de expediciones, sobre todo la que atiende al desplazamiento con Donostia-San Sebastián. Se han venido realizando ampliaciones de líneas, no existiendo déficits destacables, a excepción del acceso a polígonos industriales. Si bien se establecieron servicios específicos para los mismos, el uso no ha cuajado y fueron eliminados.
- En Pasaia existe un servicio de motoras que une Pasai Donibane con Pasai San Pedro y que tiene un uso importante, ya que además de permitir un acceso más corto a Donostia-San Sebastián para la población de Donibane, también reporta servicio para los visitantes y turistas. En tiempos anteriores, existían también líneas desde Donibane a Buenavista y a Antxo, aunque el descenso en el uso y el cierre del recinto portuario impidió su permanencia.
- El sistema tarifario unificado que ha puesto en marcha la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa, permite viajar en todos los medios de transporte indicados con un único soporte (Mugi), y descuentos escalonados, a excepción de los servicios de Renfe y motora que no se encuentran aún integrados. Su utilización generalizada ha supuesto un impulso al uso del transporte colectivo.

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

5.2 Comunicaciones, transporte y movilidad

Movilidad peatonal y ciclista en progresión

- En cuanto a movilidad peatonal y ciclista, también registra una ampliación notable. Errenteria y Oiartzun (con el bidegorri de Arditurri) fueron pioneros en la puesta en marcha de viales, dando respuesta a la demanda de espacios de paseo. Posteriormente el desarrollo se ha ido ampliando hacia las zonas urbanas de topografía menos accidentada, con la finalidad de otorgarles un uso más cotidiano y como medio de comunicación. A destacar el trazado realizado desde Errenteria (prolongado hacia Oiartzun) hasta La Herrera e Intxaurreondo, con el que se conecta con Donostia-San Sebastián y los sucesivos tramos que se vienen abriendo en otras zonas. Los déficits principales parecen darse en las conexiones con Pasai Donibane (el bidegorri desde Errenteria finaliza en Lezo) y Trintxerpe-San Pedro. Las mayores dificultades se encuentran en las limitaciones para los trazados que supone la existencia de infraestructuras, fuertes pendientes, aceras estrechas, etc.

Déficits de aparcamiento elevados, en una utilización que limita el uso del suelo para otras actividades

- A pesar de la amplia dotación de medios de transporte colectivo, el uso del automóvil particular es intenso y es el principal modo de transporte por motivos de trabajo. Merece destacarse que el número de vehículos de turismo alcanza los 29.682 en los municipios de Oarsoaldea. Entre ellos, la mitad corresponden a Errenteria, aunque proporcionalmente sea Oiartzun el que cuenta con un parque mayor, ya que incluso no se alcanzan ni los dos habitantes por cada vehículo. Evidentemente incide la concentración del hábitat y la localización respecto a los puntos de destino.
- El importante parque de vehículos y la concentración de la población, contribuyen a crear problemas de aparcamiento, que se convierten en notables. El Plan de Movilidad Sostenible de Oarsoaldea (realizado por Oarsoaldea, S.A), que si bien data de hace unos años la situación no ha cambiado de forma apreciable, califica de "grave problema" el aparcamiento en esta comarca. Señala que el 60% de los vehículos aparcan en las calles, lo que limitar el suelo público para otros usos. En 2005 se cuantificaba un déficit teórico de más de 10.000 plazas, descontando tanto las plazas reguladas como no reguladas. De ellas casi la mitad correspondían a Pasaia. La utilización de solares sin actividad, parece haber sido el elemento que ha amortiguado principalmente esta carencia, además de distintas iniciativas de dotación de plazas.

Parque de vehículos. Turismos. Oarsoaldea		
Municipio	Nº vehículos	Turismos/Hab./
Errenteria	15.525	0,40
Lezo	2.673	0,44
Oiartzun	5.483	0,55
Pasaia	5.850	0,37
Oarsoaldea	29.531	0,42

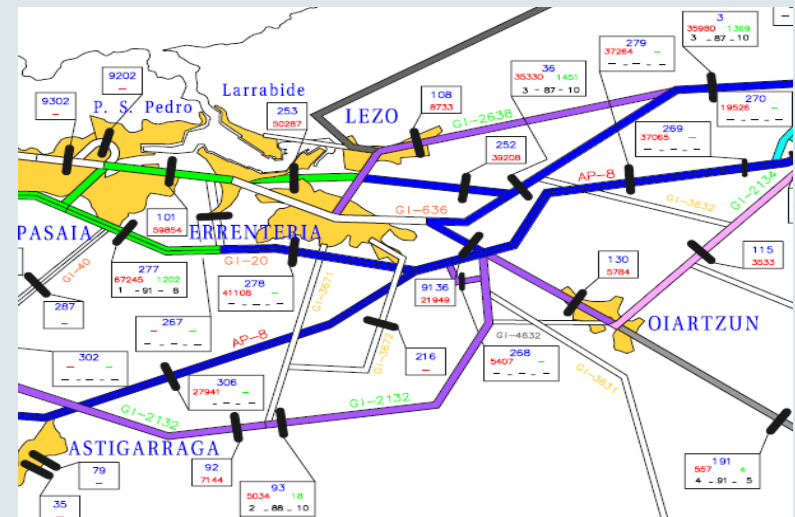
Fuente: Dirección General de Tráfico. Datos de 2013.

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

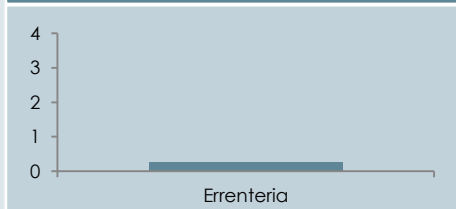
5.2 Comunicaciones, transporte y movilidad

Tráfico intenso debido a la ubicación geográfica y asentamientos ligados a la actividad económica, con tramos conflictivos

- Si a los turismos de la población residente en Oarsoaldea se agregan los de las personas del exterior que acceden a la comarca por motivos de trabajo y compra (ambos casos sobre todo relevantes en Oiartzun por los polígonos industriales y centros comerciales), los de tránsito intercomarcal y transfronterizo y los relacionados con las actividades económicas en todos los ámbitos mencionados, resultan cifras muy destacadas que cualifican el área como un espacio con elevado movimiento de vehículos y tupida red viaria.
- Destacan los tráficos registrados en viales como la carretera GI-636 (antigua N-1) . En "Kaputxinoak" se registra una intensidad media diaria de 59.854 vehículos. En Lintzirin es de 35.530 vehículos (87% son turismos y el 10% vehículos pesados).
- Conectados con esta carretera, dos viales secundarios como la GI-2132 y la GI-2638, especialmente el primero, soportan tráficos intensos, circulando ambos por zonas urbanas. La G-2132 cuenta en Arragua con la estación denominada "Lartzabal-Alcampo" (número 9136) con una intensidad media diaria de 21.949 vehículos en un tramo en el que se unen los tráficos que se dirigen al centro comercial, al polígono de Ugaldetxo (2.870 empleos), Aranguren y Egiburuberrri (Erreterria), a los accesos y salidas de la AP-8 de Oiartzun, a los núcleos urbanos de Oiartzun y sector Este de Erreterria. Las retenciones son importantes en este tramo, agudizadas en los horarios de salida/entrada al trabajo y sábados (centros comerciales). Las retenciones en este último caso se trasladan a la variante de Erreterria, que también soporta movimientos intensos para acceso a los centros comerciales de la zona de Lintzirin. También hay que agregar el tráfico de vehículos pesados, con la presencia de zonas logísticas y centros de venta de combustibles destinados a camiones.

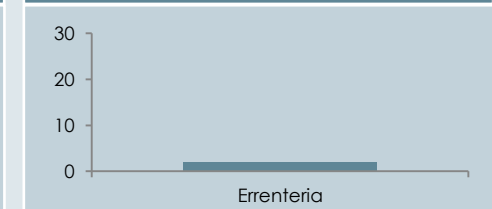


Peatones atropellados en accidentes registrados (por cada 10.000 hab.)



Iturria: Udalmap. 2013

Accidentes de tráfico registrados (%o habitantes)



Iturria: Udalmap. 2013



6.

SALUD Y CALIDAD AMBIENTAL

- 6.1. Elementos de síntesis
- 6.2. Calidad de las aguas de la Bahía
- 6.3. Calidad del aire
- 6.4. Ruido
- 6.5. Salud

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

6.1 SALUD Y CALIDAD AMBIENTAL: Elementos de síntesis

- A pesar de los avances, las aguas de la bahía no alcanzan un buen estado ecológico
- Apreciándose mejoras, aún persiste el impacto negativo de vertidos y la contaminación en los sedimentos
- Se siguen produciendo molestias puntuales y quejas por la calidad del aire, fundamentalmente en Kaputxinos y Lezo
- La situación en relación al ruido ha mejorado pero persisten molestias importantes en Lezo, Kaputxinos, Trintxerpe y Antxo
- Indicadores de salud más desfavorables y hábitos de vida menos saludables

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

6.2 Calidad de las aguas de la Bahía

A pesar de los avances, las aguas de la bahía no alcanzan un buen estado ecológico

- Los últimos datos (Azti-Tecnalia para Ur-Agentzia) señalan que las aguas no alcanzan el buen estado ecológico; sin embargo, se mantiene un buen estado químico, que en conjunto determina un estado considerado "peor que bueno".
- La estación de la zona de Lezo, presentaba contaminación extrema hasta 1997, que ha mejorado al desviarse las aguas residuales de la cuenca del río Oiartzun, alcanzando un estado ecológico aceptable desde 2010, aunque sigue habiendo contaminación en sus aguas. La estación que mide la situación en la dársena de La Herrera, presenta un mal estado ecológico, fundamentalmente por la influencia de los vertidos de la regata Txingurri que se mantiene soterrada en buena parte de su curso y desemboca en el muelle Hospitalillo. La estación de San Pedro presenta un estado ecológico moderado.

Apreciándose mejoras, aún persiste el impacto negativo de vertidos y la contaminación en los sedimentos

- La condición de puerto "confinado" hace del estuario de Pasaia uno de los más contaminados en sedimentos de la costa vasca lo que unido a su reducida tasa de renovación inciden en la calidad del agua (Azti-Tecnalia). Sin embargo, el río tiene un buen estado ecológico. También hay que añadir que parte de los vertidos de la cuenca siguen incidiendo, como son los de la mencionada regata Txingurri, los de la zona antigua de Pasai Donibane, regata de Pekín y otras de Erreterria que desembocan en el curso bajo, regatas de Lezo y Oiartzun que afluyen a la regata Lintzirín, así como los alivios de los colectores de saneamiento en momentos que superan el caudal de diseño, alivios que se producen directamente a la bahía, al mar o incluso al tramo final del río Oiartzun.

¹ Ur Agentzia- Agencia Vasca del Agua (Gobierno Vasco) "Red de seguimiento ecológico de las aguas de transición y costeras de la Comunidad Autónoma del País Vasco". Azti-Tecnalia, 2014

Evolución del período 2008-2013. Masa de agua del Oiartzun

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Estado ecológico	Se mantiene en nivel moderado					
Estado químico	bueno		no alcanza buen estado			bueno
Estado	Peor que bueno					

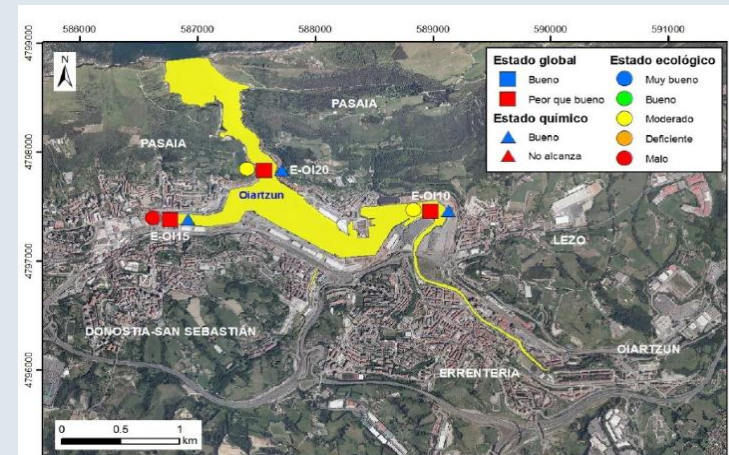


Figura 329 Calificación del Estado Ecológico, estado químico y global de las estaciones en la masa de agua del Oiartzun (y estado ecológico para la masa de agua), en 2013.

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

6.3 Calidad del aire

Se siguen produciendo molestias puntuales y quejas por la calidad del aire, fundamentalmente en Kaputxinos y Lezo

- Los factores de deterioro de la calidad del aire que tradicionalmente han tenido una mayor incidencia se refieren a la actividad portuaria, las emisiones de la central térmica y el tráfico rodado. Respecto a la actividad portuaria*, las emisiones son de naturaleza difusa (la carga y descarga de material pulverulento y el movimiento de chatarra) y los focos de origen móvil (por el uso y movimiento de maquinaria empleada en las operaciones portuarias) ambos debidos a la emisión de partículas en suspensión (PM10).
- El informe más reciente (2012), realizado por el Grupo Técnico del "Plan para el control y vigilancia de la afección ambiental en el entorno del puerto de Pasaia" concluye que, según los datos actuales, no existe una problemática de calidad de aire, pero que bajo ciertas condiciones se pueden producir molestias puntuales a los vecinos del entorno.
- Los datos disponibles denotan que la concentración media de partículas PM10 ha ido decreciendo desde el año 2007 hasta la actualidad. Los valores registrados desde 2008 cumplen las exigencias de la normativa. En la mejoría también ha influido la disminución del tráfico de graneles del puerto (Tm de chatarra pasan de 1.379.155 en 2008 a 369.125 en 2011).
- A pesar de la mejora en los indicadores, persisten las incidencias y quejas vecinales por la manipulación y almacenamiento de ciertas cargas y dependiendo de la situación meteorológica, fundamentalmente en las zonas de Kaputxinos y Lezo, lugares donde se opera con la chatarra y/o pulverulentos (caolín, trigo, abonos, etc.). Las limitaciones de la red de vigilancia (el puerto no cuenta con una red propia) determinan que no haya datos para la mayor parte del entorno urbano próximo y que los indicadores utilizados (genéricos para toda la red y con valores diarios o anuales) no reflejen las molestias puntuales, a pesar de su intensidad.

Evolución datos pm10 en la cabina ubicada en Lezo durante el periodo 2006-2011

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Media anual (µ/m3)	26	28	24	22	20	19
Media anual x 1,23	32	34	29	27	25	24
Nº superaciones Valor Límite diario	19	24	12	7	3	3
Nº superaciones Valor Límite diario considerando factor *	46	42	24	16	8	15

* Factor corrector para convertir los datos obtenidos del método utilizado en la cabina automática por el método de referencia R.D. 102/2011, de 28 de enero, en relación a partículas para la protección de la salud. Se permite hasta 35 superaciones del valor límite diario de 50 µ/m3 y 40 µ/m3 de media anual. Fuente: Grupo Técnico Plan para el control y vigilancia de la afección ambiental en el entorno del Puerto de Pasaia. 2012.

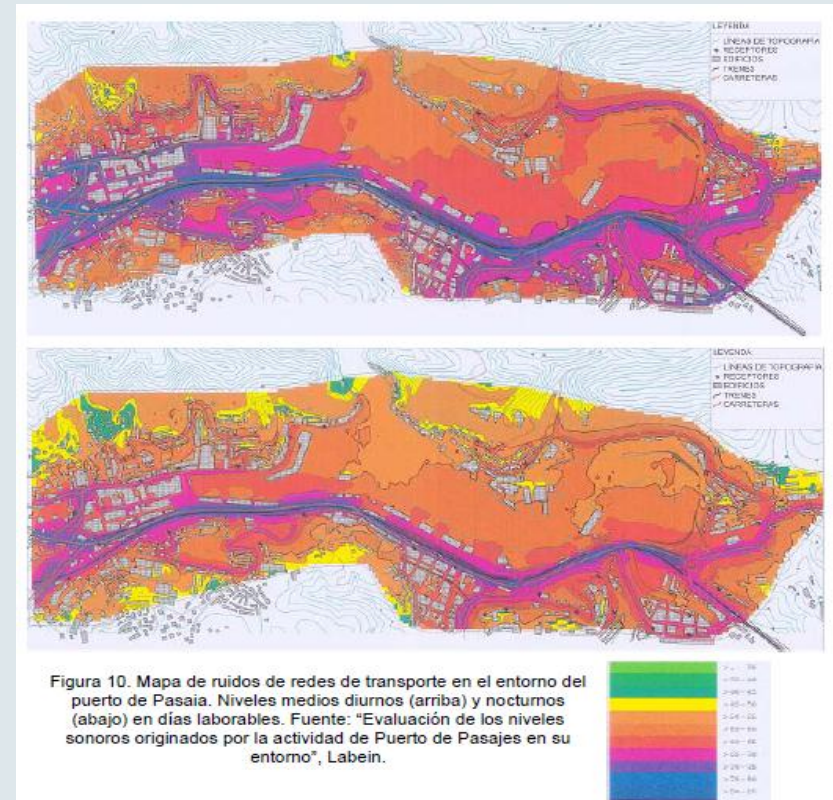
* Memoria de Sostenibilidad Ambiental 2012. Autoridad Portuaria de Pasaia.

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

6.4 Ruido

La situación en relación al ruido ha mejorado pero persisten molestias importantes en Lezo, Kaputxinos, Trintxerpe y Antxo

- Los últimos datos disponibles para el conjunto de la bahía provienen de un estudio de Labein efectuado en 2002. En él se identificaron como principales focos de ruido las carreteras (N-1, G1-3340, GI-2638, AP-8), la actividad portuaria, el ferrocarril y focos puntuales industriales.
- La situación actual en cuanto a los ruidos generados por el tráfico de carretera ha mejorado en razón a las actuaciones realizadas en los tráficos en zonas muy castigadas como las travesías de La Herrera, Buenavista y Pasai Antxo, al desviarse los flujos principales por viales alternativos. No obstante se mantienen molestias importantes en núcleos como los de Lezo (con tráficos que se atraviesan el núcleo en dirección a Pasai Donibane e instalaciones portuarias y los que se dirigen hacia las zonas industriales), Trintxerpe (vehículos pesados en dirección al puerto comercial y lonja), y los relacionados con el acceso al polígono industrial de Molinao por el centro de Antxo. En cuanto a la situación actual respecto al ruido provocado por la actividad portuaria, se mantienen las conclusiones del estudio citado, aunque el descenso de actividad ha minorado momentáneamente las molestias.



ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

6.5 Salud

Indicadores de salud más desfavorables y hábitos de vida menos saludables

El informe de Evaluación del Impacto en Salud de dos intervenciones de regeneración de la Bahía de Pasaia (nueva lonja de pescado y reordenación de La Herrera Norte-Oeste) que analizó el estado de salud y la autoestima de la población de Trintxerpe, San Pedro, La Herrera y Bidebieta-La Paz, constató mayores tasas de mortalidad y morbilidad en esta comunidad al tiempo que presentaba un menor hábito de ejercicio físico, mayor tabaquismo y mayor tasa de obesidad.

La presencia de espacios verdes bien mantenidos se asocia con una mejor salud física y mental, con niveles más altos de paseo y transporte activo y con una mayor interacción entre las personas, que a su vez se traduce en una mayor cohesión social.

Los resultados de la encuesta a la ciudadanía de la zona realizada en el marco del Informe de Evaluación son:

- 68% de las personas encuestadas valora insuficiente la dotación de áreas de esparcimiento en el entorno urbano y la falta de espacios que actúen como vertebradores de la vida social y económica de la comunidad.
- 35% no es capaz de identificar ningún enclave con el que se sienta especialmente identificado/orgullosa y únicamente el área de Puntas genera una cierta adhesión.
- 38% de las personas sondeadas identificaron obstáculos para caminar en el entorno urbano que asociaron con una insuficiente dotación de vías peatonales, escasez de espacios paseables, exceso de tráfico y la pronunciada pendiente del terreno.
- El 80% de la población encuestada opina que el trayecto peatonal a la estación de Euskotren está sucio, en mal estado y es inseguro.

Evaluación del Impacto en Salud de dos intervenciones de regeneración en la bahía de Pasaia



Estado de salud de la población

	Tasa mortalidad *	Tasa morbilidad *
Hombres Pasaia	860,6	1.203,3
Hombres Gipuzkoa	694,7	995,3
Mujeres Pasaia	354,6	1.019,8
Mujeres Gipuzkoa	353,8	913,7
Total Pasaia	567,0	1.086,2
Total Gipuzkoa	502,6	940,4

* Tasa por 100.000 habitantes

Fuente: Registro de mortalidad CAPV, 2004-2008 y CMBD 2005-2009.



7.

ZONAS VERDES Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

- 7.1. Elementos de síntesis
- 7.2. Zonas verdes urbanas
- 7.3. Espacios naturales protegidos

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

7.1 ZONAS VERDES Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS: Elementos de síntesis

- Déficit de zonas verdes urbanas, especialmente notorio en Pasaia
- La mitad del territorio, en la Red Natura 2000, destacando su significación en Pasaia

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

7.2 Zonas verdes urbanas

Déficit de zonas verdes urbanas, especialmente notorio en Pasaia

- Respecto al conjunto del suelo urbano, las superficies de parques, jardines y zonas verdes urbanas (uno de los indicadores de sostenibilidad utilizados en Udalmap) representan datos netamente diferenciados según los municipios. La situación en Errenteria (30,6% del suelo urbano) mejora notablemente la media de Gipuzkoa (20,1% del suelo urbano), con cifras muy inferiores en los demás municipios de Oarsoaldea. Es en Lezo (8,9%) y Pasaia (10,6%) donde se detectan las situaciones más negativas, ya que Oiartzun (8,8%) cuenta con entorno rural engarzado con el medio urbano y menor densidad, que denota una situación cualitativamente más positiva.
- La situación se muestra notablemente más deficitaria si se acude a la dotación disponible por habitante, en la que Oiartzun representa una excepción. El resto de los municipios se encuentran por debajo de la media de Gipuzkoa (18,2 m²/habitante) destacando sobre todo Pasaia, que sólo cuenta con 5 m² por habitante. Lezo alcanza los 11,4 y Errenteria 13,9. Respecto a otros municipios de la CAPV, ocupan una negativa posición, compartida entre municipios de carácter urbano y rurales, con situaciones evidentemente distintas.

Superficies ocupadas por parques, jardines y zonas verdes. Municipios Oarsoaldea

Municipio	% s/suelo urbano	Ranking CAPV	M ² /hab.	Ranking CAPV
Errenteria	30,6	29	13,9	156
Lezo	8,9	139	11,4	174
Pasaia	10,6	116	5,0	222
Oiartzun	8,8	142	19,1	118
Gipuzkoa	20,1		18,2	

Fuente: Udalmap 2009. Datos actualizados a 2011.

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

7.2 Zonas verdes urbanas

- En razón a los resultados reflejados, parece oportuno realizar un análisis más detallado de Pasaia, tomando como referencia la dotación de espacios libres que se recoge en las Normas Subsidiarias (de 31/10/1997) actualmente vigentes,
- Según este documento, y de acuerdo a la Ley del Suelo, se establecían unas necesidades de espacios libres urbanos de 13 m²/hab. , lo que suponía cuantificar una demanda de 257.829 m² para el conjunto de Pasaia en el horizonte de las citadas Normas Subsidiarias. El déficit respecto a la situación existente en 1997 el documento lo califica de "espectacular", ya que la dotación era de tan sólo 19.175 m², lo que significaba 1,04 m²/hab y parte de ellos "deficientemente urbanizados".
- Para paliarlo en lo posible, las Normas planteaban alcanzar una superficie de 138.221 m²., lo que supone obtener 6,97 m²/hab, cifra que en todo supera escasamente la mitad de lo exigido por la legislación urbanística.
- Por distritos, la situación de partida, sin guardar grandes diferencias, resulta más grave en San Pedro-Trintxerpe, con 0,96 m²/hab de espacios libres urbanos y también la menos ambiciosa en cuanto a objetivos, alcanzando con el objetivo de llegar a 5,59 m²/hab.

Espacios Libres Urbanos. Pasaia				
Municipio	Superficie en 1997 (m ²)	M ² /hab.	Superficie propuesta NNSS (m ²)	M ² /hab
Donibane	3.716	1,29	26.369	8,38
San Pedro-Trintxerpe	10.220	0,96	61.845	5,59
Antxo	5.239	1,09	50.012	8,88
Total Pasaia	19.175	1,04	138.221	6,97

Fuente: Normas Subsidiarias de de Pasaia. Documento "A" Memoria.

- A día de hoy, y con parte de las propuestas de las Normas llevadas a cabo, el déficit es muy elevado y especialmente en los distritos de San Pedro y Trintxerpe. La topografía accidentada, que dificulta la colonización y la escasa potencialidad de reconversión de espacios obsoletos, dada la consideración de zona portuaria, ha impedido efectuar operaciones de cierta envergadura como las llevadas a cabo en Antxo y que han permitido en parte compensar los déficits de espacios libres urbanos.

ENCUADRE SOCIOECONÓMICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

7.3 Espacios naturales protegidos

La mitad del territorio, en la Red Natura 2000, destacando su significación en Pasaia

- Tres Zonas de Especial Conservación de la Red Natura 2000 tienen parte importante de su extensión dentro del área de estudio: Uliá, Jaizkibel y Aiako Harria. Esta última es también Parque Natural. La totalidad de la ZEC Uliá, se sitúa dentro del área de estudio, en su mayor parte en el término de Donostia-San Sebastián. Aiako Harria tiene también la mayor parte de su superficie en el área, con un 81,4% en los municipios de Oarsoaldeá y una superficie que representa un 3,1% del término de Donostia-San Sebastián. Jaizkibel también tiene una parte importante en el área (40,0%), correspondiendo el resto a Hondarribia.
- En conjunto suman 5.533,4 ha dentro de los municipios de Oarsoaldeá, lo que supone la mitad de la superficie total del territorio. Resulta significativa la representación que las superficies protegidas en municipios como Pasaia (72,4%), Errenteria (52,4%) y Oiartzun (50,9%) y en cambio su escasa extensión en Lezo (148 ha, un 17,2% del municipio). Como referencia, indicar que en Gipuzkoa la superficie integrada en la Red Natura 2000 es el 19,4%.
- Los motivos de protección de éstas áreas se basan en la presencia de hábitats y especies de interés comunitario, ligadas tanto al medio litoral como al de montaña. Cuentan con un documento de medidas de gestión (compartido en el caso de Uliá-Jaizkibel), aprobado por el Gobierno Vasco y la gestión corresponde a la Diputación Foral de Gipuzkoa. Se da la circunstancia de que la totalidad de los terrenos de Uliá integrados y gran parte de los de Jaizkibel y Aiako Harria son de titularidad pública y propiedad de los municipios. A pesar del nivel de protección la calidad de estos espacios está lejos de su potencial con casos significativos como la existencia de un campo de maniobras militares dentro del ámbito de Jaizkibel.
- Además de estos espacios, en la zona se encuentran también el Parque de Lau Haizeta (602 ha, en Errenteria, Donostia-San Sebastián y Astigarraga) y el Parque de Uliá (31,8 ha, Donostia-San Sebastián), zonas verdes periurbanas pero de indudable valor natural e histórico, en las que se han efectuado actuaciones puntuales de mejora de biodiversidad y equipamientos lúdicos y culturales. También se han efectuado equipamientos recreativos en Jaizkibel en lo que corresponde a Pasaia.
- Además de las medidas en ejecución y las previstas en los documentos de gestión en las ZEC, se efectúan actuaciones sobre las áreas verdes periurbanas por los ayuntamientos. Por otra parte, existe una propuesta científica, refrendada por distintas instituciones, para la creación de un espacio protegido marino en la franja costera de Uliá y Jaizkibel, configurando la totalidad de la fachada marina del área, exceptuada la zona de estuario.

Zonas de Especial Conservación Natura 2000.

Municipio	ZEC Uliá (Ha)	ZEC Jaizkibel (Ha)	ZEC Aiako Harria (Ha)	TOTAL (Ha)	% s/territorio
Errenteria	--	--	1.685	1.685	52,4
Lezo	--	148	--	--	17,2
Oiartzun	--	--	3.030	3.030	50,9
Pasaia	3,4	815	--	818,4	72,4
Total	3,4	963	4.715	5.533,4	49,6
% s/ZEC	8,0	40,0	81,4%		

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Gobierno Vasco.



PARTE II

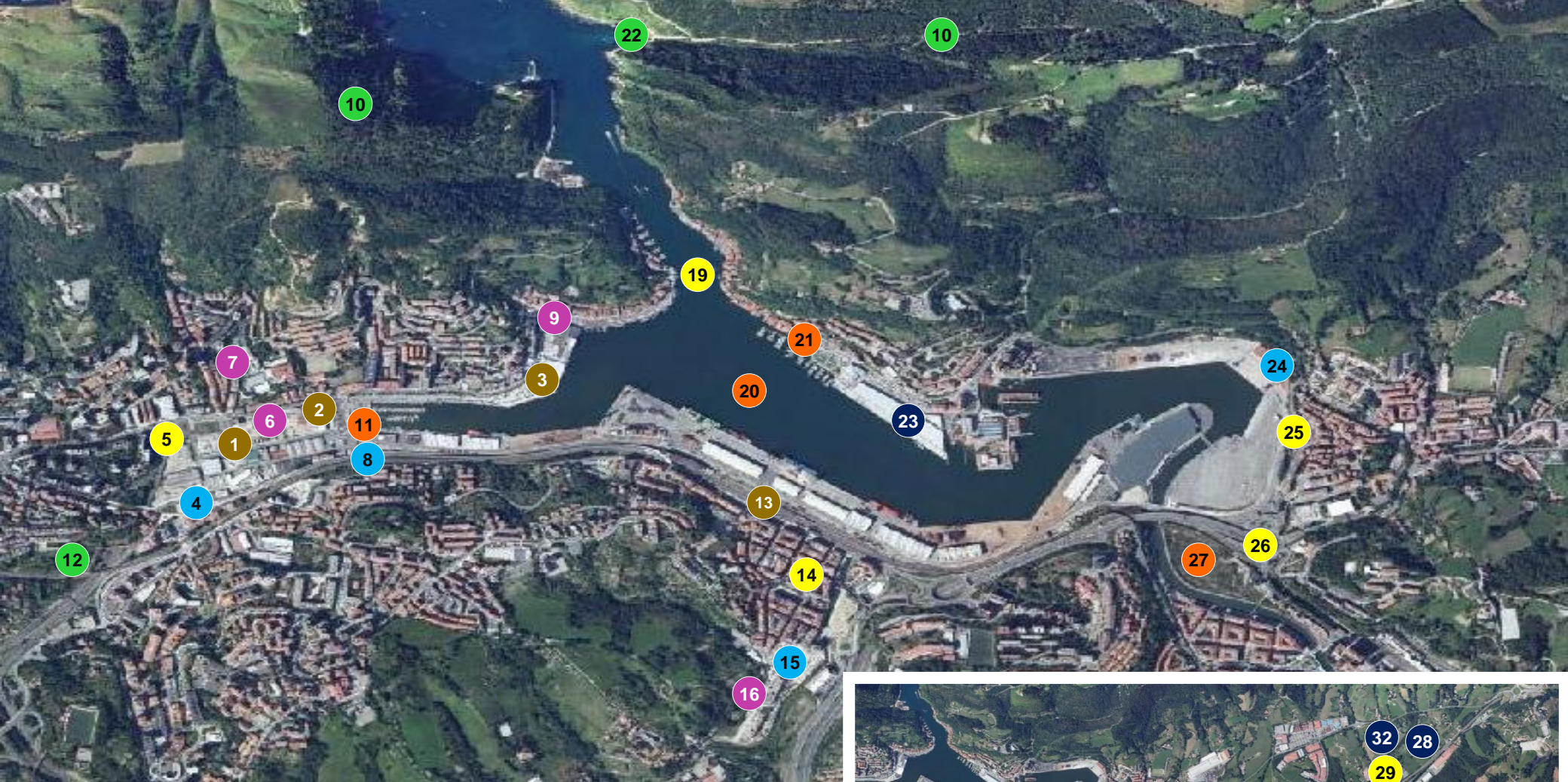
Mapa de Actuaciones

ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

Vectores de la regeneración de la Bahía de Pasaia

La regeneración de la Bahía de Pasaia y la mejora de la calidad de vida la población que habita en el entorno implica adoptar una perspectiva multidimensional e intervenir en los siguientes vectores:



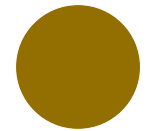


- Mejora de la interrelación puerto-ciudad
- Renovación urbana, mejora de la accesibilidad
- Fomento de la actividad económica
- Mejora de espacios de interés natural
- Mejoras ambientales
- Mejora de las infraestructuras y servicios de transporte
- Nuevos y mejores equipamientos socioculturales

ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

Resumen de las actuaciones identificadas

Actuaciones para la mejora de la interrelación Puerto-Ciudad



Reordenación de La Herrera Norte y Oeste



Frente marítimo de Pasaia: Trintxerpe y San Pedro



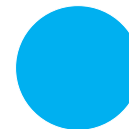
Lonja pesquera de Pasaia: nuevos espacios de uso público



Minoración de la playa de vías de ADIF a su paso por Antxo

ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

Renovación urbana, mejora de la accesibilidad



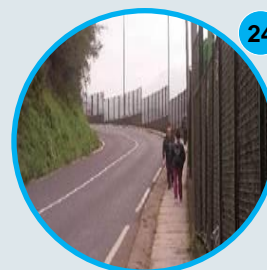
4
Accesos a la estación del
Topo-Euskotren en La Herrera



15
Nuevo desarrollo urbanístico
de viviendas y equipamientos
en Luzuriaga



8
Ascensor en Escalerillas



24
Bidegorri y ampliación de aceras de
la conexión Lezo-Pasai Donibane

ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

Fomento de la actividad económica



17

Polígono Papin-Molinao



23

Polígono Nabalaldea



28

Plataforma Logística
Lezo-Gaintxurizketa



30

Zinealdea-Lintziringaina



32

Área de agricultura
ecológica en Lezo

ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

Mejora de espacios de interés natural



10

Intervenciones en Ullia-Jaizkibel y el medio marino



18

Acondicionamiento del parque de Artxipi y su conexión con Lau Haizeta



12

Reordenación del entorno de Arrobitxulo



22

Recuperación de la cala Alabortza



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

Mejoras ambientales



11

Regata Txingurri



21

Saneamiento de Pasai Donibane



20

Reducción de la contaminación atmosférica, acústica y de aguas provocada por la actividad portuaria

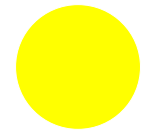


27

Río Oiartzun, Zubitxo y Alzate

ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

Mejora de las infraestructuras y servicios de transporte



5
Soluciones al acceso de tráfico portuario por La Herrera



14
Soterramiento del Topo-Euskotren a su paso por Antxo y Erreterria



19
Mejoras en el servicio de motora



25
Nueva variante de Lezo



29
Conexión Norte-Sur GI-2638 con N-1 en Lezo



26
Rotonda de Altamira en Lezo



31
Estudio de alternativas para la mejora de los tráficos a su paso por Oiartzun

ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

Nuevos y mejores equipamientos socioculturales



Edificio Ciriza



Edificio Proisa



Oferta de Educación Secundaria Obligatoria pública en Pasaia



Edificio Luzuriaga

ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

REORDENACIÓN DE La Herrera NORTE Y OESTE

1.

Se trata de un ámbito territorial constituido por dos zonas: La Herrera Norte es el área de antiguas instalaciones portuarias derribadas y que comparte espacio urbano con Trintxerpe a través de Euskadi Etorbidea. A lo largo del margen Oeste de este ámbito existe un itinerario peatonal utilizado por la ciudadanía de Trintxerpe, Gomistegi, Bidebieta y La Paz como acceso a la estación de Topo. La Herrera Oeste hace referencia al área comprendida entre el referido camino peatonal y el conjunto residencial Bidebieta.

Es una de las áreas clave a la hora de abordar la regeneración de la Bahía de Pasaia. Desde la ciudadanía se reclama como el espacio de oportunidad más importante para superar los desequilibrios sociourbanísticos de gran parte del municipio de Pasaia, y fundamentalmente de Trintxerpe y su entorno.

A lo largo del tiempo se han barajado múltiples propuestas de ordenación para esta área, entre las que destacan las presentadas en el marco del Plan Urban, el Masterplan para la regeneración de la Bahía, la realizada por Jaizkibia, o la impulsada desde la plataforma ciudadana La Herrera Herrira.

Desde el Ayuntamiento de Pasaia se solicita la desafectación del uso portuario de dichos terrenos para su conversión en espacios libres, equipamientos encaminados a potenciar el ocio, la cultura y la economía en el municipio.

La Autoridad Portuaria aboga porque la zona siga teniendo la consideración de zona portuaria (como Segunda Línea Portuaria) para atender a la demanda y la incorporación de nuevos tráficos, si bien, entiende que se deben cualificar los bordes de relación ciudad-puerto (Documento "Orientaciones Estratégicas").

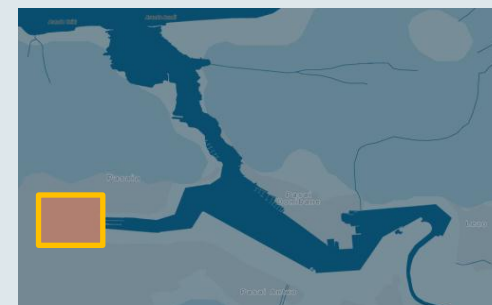
La actuación futura entrañará la reordenación de los aparcamientos de la zona de La Herrera Norte y Euskadi Etorbidea.

Principales agentes implicados: APP, Ayuntamiento de Pasaia



Ubicación/Municipio: La Herrera

Ámbito temático: Mejora de la interrelación puerto-ciudad



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

FRENTE MARÍTIMO DE PASAIA: TRINTXERPE Y SAN PEDRO

2.

La actuación propuesta consiste en la adecuación, renovación y habilitación del frente marítimo de Pasaia en los distritos de Trintxerpe y San Pedro.

Se trata de cualificar los bordes ciudad-puerto, lo que incluye la adecuación de aceras, el mantenimiento del mobiliario urbano y el arbolado, así como la creación de nuevos elementos urbanos que permitan regenerar la franja de conexión entre el puerto y la ciudad.

Entre las actuaciones más destacables se encuentra la urbanización de Euskadi Etorbidea y la creación de un bidegorri, la habilitación de los Muelles Pescadería y Hospitalillo. También se propone la creación de nuevos espacios de uso público en Trintxerpe y en San Pedro. Todas estas actuaciones las recoge la Autoridad Portuaria en el documento "Orientaciones Estratégicas".

Existen otras actuaciones relacionadas con esta acción, como la nueva Lonja y el desarrollo de su terraza superior para uso público, o la necesidad de construcción de un acceso seguro al Topo-Euskotren desde Trintxerpe. La reordenación del área de La Herrera Norte y Oeste tiene relación directa sobre esta actuación*.



Ubicación/Municipio: Trintxerpe, San Pedro

Ámbito temático: Mejora de la interrelación puerto-ciudad



Principales agentes implicados: Ayuntamiento Pasaia, Gobierno Vasco, APP

(*) Considerando la dimensión de estas actuaciones, se ha decidido incluirlas en el presente trabajo como actuaciones individuales.

ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

LONJA PESQUERA DE PASAIA: NUEVOS ESPACIOS DE USO PÚBLICO

3.

El nuevo edificio de la lonja pesquera incluye en su cubierta el desarrollo de un jardín elevado de uso público, generando un nuevo espacio a modo de mirador abierto, con vistas a la Bahía de Pasaia

La inserción del edificio de la nueva lonja en el entorno se logra utilizando su cubierta como jardín accesible desde la calle mediante rampas y escaleras. De esta forma, el recorrido peatonal que bordea la Bahía no queda interrumpido discurriendo por encima de la lonja.

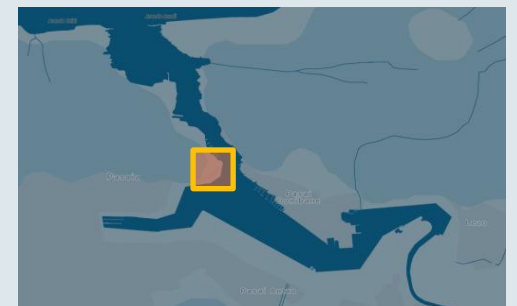
El proyecto para el desarrollo de la cubierta ajardinada se encuentra redactado, estableciéndose un presupuesto total para su ejecución de 3 millones de euros.

La financiación de la actuación será aportada, en principio, por la Diputación Foral de Gipuzkoa que, a través del convenio firmado con el Ayuntamiento de Pasaia, posibilitará la ejecución de la nueva cubierta.



Ubicación/Municipio: San Pedro

Ámbito temático: Mejora de la interrelación puerto-ciudad



Principales agentes implicados: Ayuntamiento de Pasaia, APP y Diputación Foral de Gipuzkoa

ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

ACCESOS A LA ESTACIÓN DEL TOPO-EUSKOTREN EN La Herrera

4.

La actuación consiste en la habilitación y cualificación de un nuevo vial peatonal y ciclista de acceso a la estación del Topo (línea Euskotren Hendaia-Lasarte) desde Trintxerpe que mejore el camino peatonal actual habilitado tras la inauguración de la nueva estación (marzo 2013) y que se ubica al final de la calle Consignatarios. Esta pasarela, si bien facilita el acceso al Topo desde Trintxerpe, presenta una accesibilidad y seguridad manifiestamente mejorables.

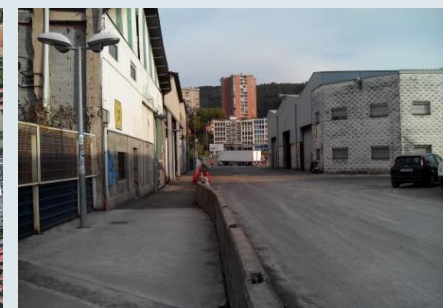
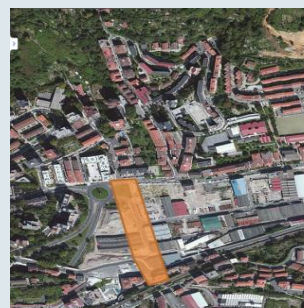
Las distintas alternativas para el nuevo acceso propuesto discurren por suelo portuario. A este respecto, la cualificación de vías peatonales de acceso al Topo es una de las actuaciones incluidas en el documento de la Autoridad Portuaria "Orientaciones Estratégicas".

Esta actuación se encuentra recogida en el convenio firmado entre el Ayuntamiento de Pasaia y la Diputación Foral de Gipuzkoa para la regeneración de la Bahía. El proyecto de construcción se encuentra redactado y establece para su ejecución un presupuesto de 500.000 euros.

Asimismo, el Gobierno Vasco ha consignado en su presupuesto del año 2015 una partida de 380.000 euros para el desarrollo de esta actuación.

Entre las actuaciones necesarias para su desarrollo se encuentra la eliminación de los depósitos de material acumulado existentes (propiedad del Gobierno Vasco) en la zona afectada.

Principales agentes implicados: APP, Diputación Foral de Gipuzkoa, Ayuntamiento de Pasaia, Gobierno Vasco



Ubicación/Municipio: La Herrera

Ámbito temático: Renovación urbana, mejora de la accesibilidad



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

SOLUCIONES AL ACCESO DE TRÁFICO PORTUARIO POR La Herrera

5.

Esta actuación tiene por objeto abordar la discriminación de los tráficos pesados que acceden al Puerto de los tráficos urbanos, de manera que se facilite el funcionamiento de la rotonda de Gomistegi en Trintxerpe y se mejore la calidad de vida de la ciudadanía del entorno afectado.

Se trata de una actuación objeto de revisión por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa. A este respecto, existió un proyecto previo (año 2011), habiéndose descartado ante la nueva realidad económica y coyuntura presupuestaria. La Diputación Foral de Gipuzkoa prevé licitar la redacción de un nuevo proyecto de construcción que aporte soluciones adecuadas.

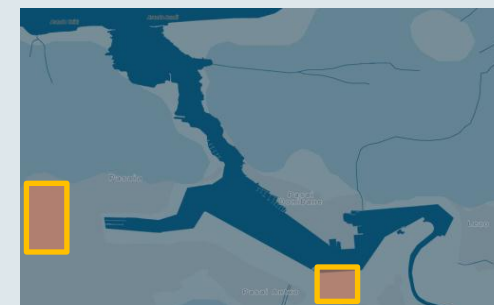
La mejora al acceso portuario por esta zona también se valora positivamente por la Autoridad Portuaria, quien, a su vez, también contempla otra alternativa para la segregación de tráficos mediante la reapertura del acceso portuario existente en su día en la zona de Kaputxinos, en Errenteria (estudio propuesto en el documento "Orientaciones Estratégicas").



Ubicación/Municipio: La Herrera, Trintxerpe

Ámbito temático: Mejora de las infraestructuras y servicios de transporte

Principales agentes implicados: APP, Diputación Foral de Gipuzkoa



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

EDIFICIO CIRIZA

6.

Recuperación del antiguo edificio conocido como Casa Ciriza, para su uso como centro cultural y social en el barrio de Trintxerpe.

El edificio es una antigua nave de la empresa armadora Ciriza, actualmente propiedad de la Autoridad Portuaria. Se trata de uno de los edificios contemplados dentro de la zona borde ciudad-puerto.

La actuación se encuentra recogida en el convenio firmado entre el Ayuntamiento de Pasaia y la Diputación Foral de Gipuzkoa para la regeneración de la Bahía. Su desarrollo consiste en la realización de las obras, en parte ya realizadas, de rehabilitación necesarias en el edificio para habilitarlo como centro cultural y social.

Para el desarrollo de la actuación propuesta es necesario regular su ocupación abordando el correspondiente acuerdo y condiciones que hagan viable su uso por parte de la ciudadanía.



Ubicación/Municipio: Trintxerpe

Ámbito temático: Nuevos y mejores equipamientos socioculturales

Principales agentes implicados: Ayuntamiento de Pasaia, APP



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

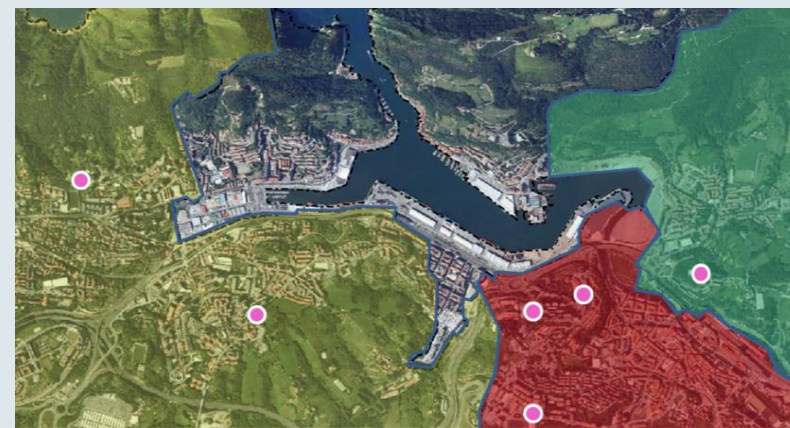
OFERTA DE EDUCACIÓN SECUNDARIA OBLIGATORIA PÚBLICA EN PASAIA

7.

En el Mapa Escolar de la CAPV, por el que se establecen los criterios de ordenación y planificación de la red de centros docentes de enseñanza no universitaria, Pasaia se encuentra dividida en dos zonas: Zona 273 (Donostia-San Sebastián-Este, que incluye Donostia-San Sebastián y Pasaia) y en Zona 281 (con los municipios de Errenteria, Lezo y Oiartzun).

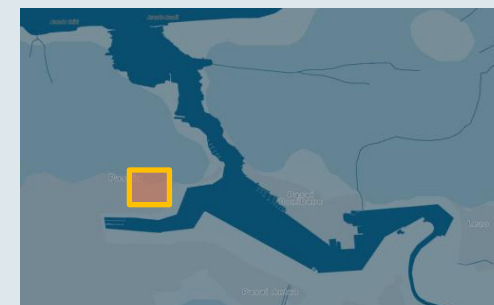
La inexistencia de oferta de Educación Secundaria Obligatoria (ESO) pública en Pasaia obliga a que el alumnado residente en este municipio deba trasladarse a centros escolares de municipios del entorno. El alumnado residente en Antxo se traslada a los centros de Errenteria; el de Donibane, a Lezo; y el de San Pedro y Trintxerpe, a Donostia-San Sebastián.

La petición realizada por parte de la Comisión de padres y madres de alumnos y alumnas de Karmengo Ama, junto a otras asociaciones vecinales, demanda la implantación de una oferta de Educación Secundaria Obligatoria pública en el municipio de Pasaia, a fin de que el alumnado pasaitarra no tenga que desplazarse a otros municipios, posibilitando la continuidad educativa dentro del municipio.



Ubicación/Municipio: Pasaia

Ámbito temático: Nuevos y mejores equipamientos socioculturales



Principales agentes implicados: Gobierno Vasco, Ayuntamiento de Pasaia

ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

ASCENSOR EN ESCALERILLAS

8.

Con objeto de salvar la cota de altura existente entre La Herrera y el muelle del Hospitalillo y facilitar la accesibilidad de los peatones que discurren entre Trintxerpe y el bidegorri Buenavista-La Herrera, se propone la instalación de un ascensor en la pasarela conocida como "Escalerillas". Se ubica en terrenos de titularidad portuaria, concretamente en el muelle Hospitalillo.

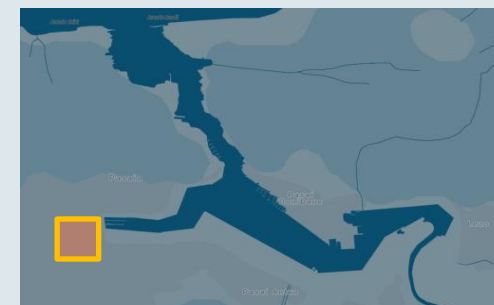
Se trata de una actuación recogida en el convenio firmado entre el Ayuntamiento de Pasaia y la Diputación Foral de Gipuzkoa para la regeneración de la Bahía.



Ubicación/Municipio: La Herrera

Ámbito temático: Renovación urbana, mejora de la accesibilidad

Principales agentes implicados: APP, Ayuntamiento de Pasaia, Diputación Foral de Gipuzkoa



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

EDIFICIO PROISA

9.

El edificio de la antigua fábrica de construcción y reparación de motores de embarcaciones Proisa fue declarado en ruina por parte del Ayuntamiento de Pasaia en el año 2011.

Desde entonces el futuro del edificio ha sido debatido, planteándose desde su demolición hasta la posibilidad de desarrollar obras de consolidación para la pervivencia y rehabilitación del inmueble originario.

En este contexto y con objeto de decidir el futuro del edificio el Ayuntamiento de Pasaia ha llevado a cabo un proceso de participación.

Finalizado el proceso de participación ciudadana, se ha creado un grupo de trabajo que definirá el futuro equipamiento para uso de la ciudadanía. En todo caso, el proyecto planteado para el mismo se perfila como la conversión del edificio en equipamiento o centro cultural, o la habilitación de otro edificio similar en esa misma ubicación para tal fin.

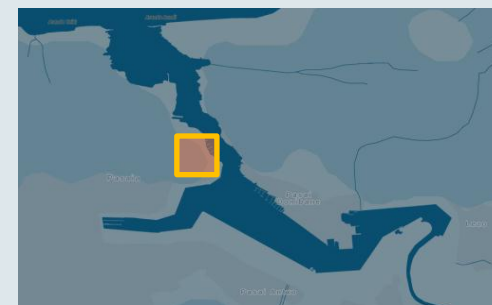
El edificio Proisa también ha sido uno de los proyectos seleccionados en el proceso participativo promovido por la Diputación Foral de Gipuzkoa en la comarca de Oarsoalde.

Principales agentes implicados: Ayuntamiento de Pasaia



Ubicación/Municipio: San Pedro

Ámbito temático: Nuevos y mejores equipamientos socioculturales



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

INTERVENCIONES EN ULIA-JAIZKIBEL Y MEDIO MARINO

10.

En la actualidad el borde litoral de Ulia y el monte Jaizkibel se encuentran calificados como espacios protegidos dentro de la Red Natura 2000. Existe, además, una propuesta científica, refrendada por distintas instituciones, de ampliar el espacio protegido al medio marino, incluyendo la franja litoral que discurre desde Ulia-Jaizkibel hasta la bahía de Txingudi.

Se plantean como actuaciones a impulsar en el marco de la regeneración de la Bahía la aplicación de las medidas de gestión incluidas en la declaración como Zona de Especial Conservación de Ulia y Jaizkibel, la protección de los corredores ecológicos, los itinerarios de conexión con los núcleos urbanos, la recuperación del molino Erroteta como espacio de interpretación y acogida, el apoyo al desarrollo del Geoturismo y el impulso de la protección del medio marino.

En relación a Ulia cabe señalar que el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián ha comenzado a preparar recientemente el "Plan Especial para la protección y conservación del ámbito natural NU. 02 Ulia".

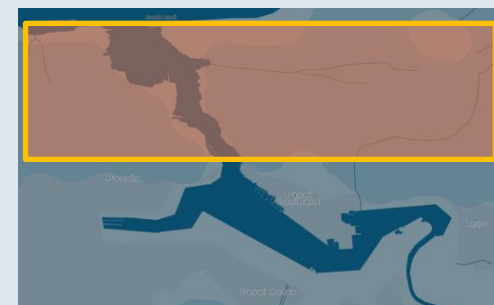
Así mismo, y dentro de la mejora del entorno de Jaizkibel se plantea la necesidad de dismantelar las líneas de alta tensión que antes eran utilizadas por la térmica y que afectan a áreas de corredor ecológico tanto de Lezo como de Oiartzun, afectando también al paisaje.

Principales agentes implicados: Ayuntamientos de Donostia-San Sebastián, Lezo y Oiartzun y Pasaia, Diputación Foral de Gipuzkoa, Gobierno Vasco, Ministerio de Medio Ambiente



Ubicación/Municipio: Donostia-San Sebastián , Lezo , Oiartzun, Pasaia

Ámbito temático: Mejora de espacios de interés natural



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

REGATA TXINGURRI

11.

Entre los años 2006 y 2008 Aguas del Añarbe y el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, con objeto de solucionar el problema de las inundaciones que se producían en La Herrera realizaron inversiones en el regata de Txingurri.

Las actuaciones desarrolladas consistieron en la construcción del aliviadero de la regata y un vial de conexión entre los paseos de Txingurri y La Herrera, así como la subsanación de anomalías que existían en el sistema de canalizaciones de aguas fecales que se vertían a dicha regata. También se procedió a la rehabilitación de la estación de bombeo de La Herrera.

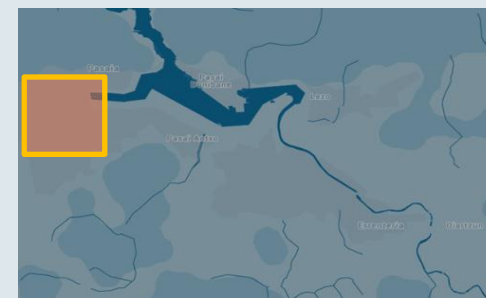
En la actualidad, sin embargo, se estima necesario realizar el remate del dispositivo de saneamiento de los sectores desarrollados y de los colectores interceptores de la regata Txingurri.



Ubicación/Municipio: Donostia-San Sebastián

Ámbito temático: Mejoras ambientales

Principales agentes implicados: Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, Añarbeko Urak



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

REORDENACIÓN DEL ENTORNO DE ARROBITXULO

12.

Espacio ubicado entre la urbanización San Antonio-Montesol (Intxaurreondo) y las vías del tren (ADIF), se encuentra configurado por la antigua cantera de Arrobitxulo y el antiguo vial de la N-I en La Herrera. Se trata de una zona muy transitada gracias al bidegorri que discurre desde el paseo de Txaparrene de Intxaurreondo y conecta con La Herrera. La zona, propiedad del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, se encuentra sin urbanizar, con aspecto descuidado, con vegetación descontrolada, habiendo proliferado en la misma usos irregulares, tales como huertas.

Desde distintas asociaciones ciudadanas se viene demandado desde hace años la adecuación y puesta en valor de este entorno, habiéndose celebrado distintas actuaciones al respecto (concurso de ideas, trabajos de limpieza en auzolan...)

El Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián ha incluido una partida presupuestaria para proceder a su acondicionamiento (desbroce, colocación de mobiliario...) en 2015. Dispone, además, de un proyecto para el desarrollo de una actuación más importante, consistente en la transformación del entorno en un parque accesible, respetando la orografía de la ubicación y el desarrollando de instalaciones deportivas y aparcamiento de vehículos en el antiguo vial de la N-I en La Herrera.



Ubicación/Municipio: Donostia-San Sebastián

Ámbito temático: Mejora de espacios de interés natural



Principales agentes implicados: Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián

ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

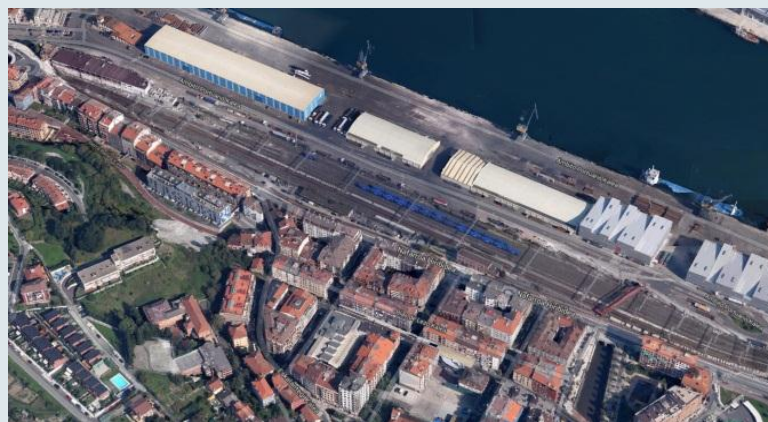
MINORACIÓN DE LA PLAYA DE VÍAS DE ADIF A SU PASO POR ANTXXO

13.

Se trata de una actuación que puede resultar clave para la cualificación de los bordes puerto-ciudad para mejorar la calidad de vida en el entorno del Puerto. Se trata de la playa de vías ferroviarias propiedad de ADIF, que se despliega entre los núcleos poblacionales y el suelo portuario.

El planteamiento supone la reordenación del actual espacio ferroviario, previa eliminación de las vías sin actividad y dedicando las superficies resultantes a usos urbanos que den servicio a Antxo y Buenavista.

En concreto, se identifican como puntos clave la franja lindante con Nafarroa Hiribidea en Antxo y Buenavista Hiribidea.



Ubicación/Municipio: Antxo

Ámbito temático: Mejora de la interrelación puerto-ciudad

Principales agentes implicados: ADIF, Ayuntamiento de Pasaia



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

SOTERRAMIENTO DEL TOPO EUSKOTREN A SU PASO POR ANTXXO Y ERRETERIA

14.

Actuación incluida en el proceso de renovación y adecuación de la línea de Euskotren Hendaia-Lasarte (Topo). En el entorno de la Bahía esta actuación tiene incidencia en los municipios de Pasaia-Antxo y en Erreterria.

En Pasaia-Antxo el trazado previsto entre La Herrera y Altza tiene una longitud de 1.050 metros y es subterráneo en su totalidad, también la estación. Este tramo está en ejecución; la obra civil tenía un plazo de ejecución de 34 meses pero la infraestructura estará operativa en el 2017.

En Erreterria se pretende el desarrollo de una actuación consistente en el soterramiento de parte del trazado y el desdoblamiento de la vía para el resto. Las estaciones de Galtzaraborda y centro se convertirían en soterradas.

El tramo Altza-Galtzaraborda que está en fase de proyecto, es un tramo soterrado en su totalidad en el que se prevé una nueva estación en Pasaia y se enlaza en la estación de Galtzaraborda actual. En el momento en que esta obra en proyecto se ponga, finalmente, en servicio podrán ser liberados los espacios ferroviarios que bordean la bahía y en la actualidad conectan las estaciones de La Herrera y Erreterria. Los talleres de Erreterria se trasladarán a Araso con la consecuente liberación de superficie.



Ubicación/Municipio: Pasai Antxo y Erreterria

Ámbito temático: Mejora de las infraestructuras y servicios de transporte



Principales agentes implicados: Euskotren (Gobierno Vasco), Ayuntamiento de Pasaia, Ayuntamiento de Erreterria

ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

NUEVO DESARROLLO URBANÍSTICO DE VIVIENDAS Y EQUIPAMIENTOS EN LUZURIAGA

15.

Tras la construcción de la primera fase de viviendas de protección oficial y viviendas sociales en el entorno de la antigua fábrica de Luzuriaga en Pasaia-Antxo, se plantea un nuevo desarrollo urbanístico en el solar contiguo.

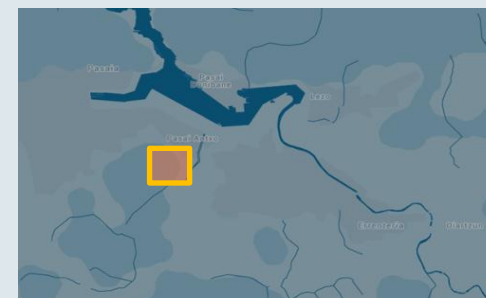
En la primera fase de Luzuriaga, promovida por Visesa, se han construido un total de 144 viviendas de protección oficial y 68 viviendas sociales, con garajes y trasteros, habiéndose realizado la entrega de los pisos en octubre de 2014, de acuerdo al calendario establecido.

La segunda fase prevista en el solar vacío de Luzuriaga contempla 73 nuevas viviendas sociales en alquiler, un equipamiento dotacional que albergue el ambulatorio y locales destinados a oficinas y comercio. La actuación también contempla más de 500 plazas de aparcamiento.



Ubicación/Municipio: Antxo

Ámbito temático: Renovación urbana, mejora de la accesibilidad



Principales agentes implicados: VISESA (Gobierno Vasco), Ayuntamiento de Pasaia

ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

EDIFICIO LUZURIAGA

16.

Edificio-Pabellón de antiguas oficinas pertenecientes a la empresa de fundición Luzuriaga, y único elemento que se conserva tras su demolición.

El edificio se encuentra ubicado en el municipio de Donostia-San Sebastián, y su fachada principal se sitúa en la acera derecha de la calle Eskalantegi, lo que supone el límite geográfico entre Donostia-San Sebastián y Antxo.

El debate generado en torno a este edificio es su destino. A este respecto existen múltiples planteamientos realizados desde distintos agentes sociales, culturales y vecinales, apostando la mayoría de ellos por su conversión en equipamiento dotacional que preste servicio al barrio de nuevo desarrollo y al conjunto del municipio de Pasaia.

Todos los agentes implicados comparten la urgencia de abordar esta actuación (recientemente han surgido problemas de ocupación y seguridad en el edificio).

La dificultad estriba en lograr el acuerdo económico para la consecución de la propiedad o cesión del edificio para su uso municipal, ya que en la actualidad es propiedad del Instituto de Crédito Oficial (ICO), Gobierno Foral de Navarra, Diputación Foral de Gipuzkoa y otros.

Principales agentes implicados: Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, propietarios del edificio (ICO, Diputación Foral de Gipuzkoa, Gobierno Foral de Navarra), Ayuntamiento de Pasaia



Ubicación/Municipio: Donostia-San Sebastián y Pasai Antxo

Ámbito temático: Nuevos y mejores equipamientos socioculturales



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

POLÍGONO PAPIN-MOLINAO

17.

El polígono industrial Papín-Molinao se encuentra ubicado en el término municipal de Donostia-San Sebastián, en terreno lindante con Antxo. Acoge a una veintena de empresas de distintos sectores, (forja, plástico, acero inoxidable, artes gráficas, distribución y construcción, entre otros), dando empleo a cerca de 300 personas. No obstante, algunas zonas del polígono muestran una cierta degradación urbanística.

La actuación propuesta consiste en la construcción de un nuevo acceso viario reclamado por las empresas del polígono. El objetivo de este vial es permitir que los camiones eviten atravesar la trama urbana de Antxo con los numerosos problemas que esto genera para los vehículos de gran envergadura.

La adjudicación de las obras del nuevo vial por parte del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián está contemplada a corto plazo. El proyecto cuenta con un presupuesto de 1,5 millones de euros.

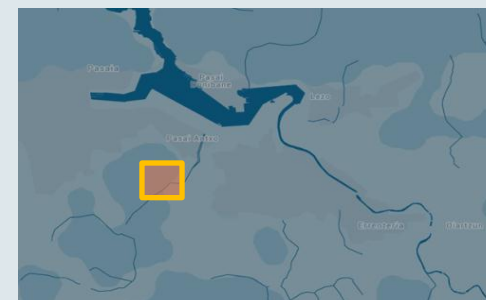
El Ayuntamiento de Pasaia rechaza la propuesta del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, habiendo recurrido la resolución del Pleno del Ayuntamiento Donostia-San Sebastián, considerando que el emplazamiento del polígono industrial es incompatible con el entorno en el que se ubica, y proponiendo otros usos.

Principales agentes implicados: Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, Ayuntamiento de Pasaia



Ubicación/Municipio: Donostia-San Sebastián

Ámbito temático: Fomento de la actividad económica



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

ACONDICIONAMIENTO DEL PARQUE DE ARTXIPI Y SU CONEXIÓN CON LAU HAZETA

18.

Parque periurbano ubicado en el área del camino de Artxiipi en el barrio donostiarra de Altza, en la linde con Antxo. La zona está dotada de una serie de equipamientos, como un parque de juegos infantiles, un campo de fútbol y una zona merendero con mesas. Por su ubicación, en la ribera de la regata de Molinao, resulta muy accesible tanto para la población residente en Antxo, así como en Altza, Buenavista, Eskalantegi y Esnabide.

Sin embargo, su estado actual presenta un acusado abandono, con un importante deterioro de los equipamientos existentes en el mismo, así como del estado general del parque.

La actuación propuesta, solicitada por distintos grupos vecinales, consiste en proceder a su adecentamiento, reparando y/o sustituyendo los equipamientos existentes, así como un posible rediseño del entorno en su conjunto en función de sus posibilidades, necesidades y futuros usos.

Por su localización y dimensión puede convertirse en un "pulmón verde" cercano para los habitantes de su entorno y que, además, se articula como conector directo con el parque de Lau Haizeta. Este parque, con el sellado de San Marcos, incrementa su potencialidad como gran zona verde periurbana con indudables valores ambientales, paisajísticos y patrimoniales.

Principales agentes implicados: Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián



Ubicación/Municipio: Donostia-San Sebastián

Ámbito temático: Mejora de espacios de interés natural



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

MEJORAS EN EL SERVICIO DE MOTORA

19.

La concesión del servicio de transporte público en motora en la Bahía de Pasaia (línea regular que une Donibane y San Pedro) es otorgada por la Autoridad Portuaria.

La actuación propuesta persigue la mejora del servicio actual de motora en la Bahía de Pasaia. Concretamente se proponen 2 actuaciones :

- La integración del servicio de motora en Mugi, el sistema tarifario unificado de la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa.
- La ampliación del itinerario del servicio de la motora, incorporando nuevas paradas en Antxo y Trintxerpe (muelle Hospitalillo), con el fin de que se integren los diferentes distritos de Pasaia.

El relación a la integración del servicio de motora en el sistema Mugi, la Autoridad Territorial del Transporte se encuentra analizando su viabilidad.

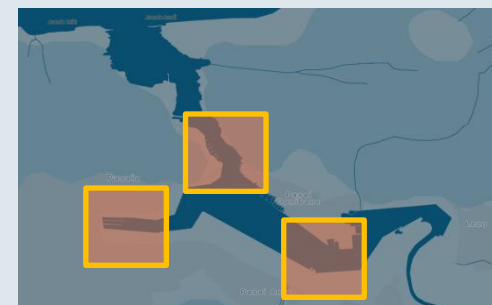
Respecto a la ampliación del itinerario del servicio de motora, se requiere un análisis de la demanda para conocer las necesidades reales y valorar su pertinencia. En todo caso, la nueva parada planteada para Trintxerpe no plantea mayores problemas, mientras que la Autoridad Portuaria se muestra contraria a la de Antxo por razones de normativa de seguridad.

Principales agentes implicados: APP, empresa concesionaria del servicio de motora, Autoridad del Transporte de Gipuzkoa, Ayuntamiento de Pasaia



Ubicación/Municipio: Donibane, Antxo, La Herrera

Ámbito temático: Mejora de las infraestructuras y servicios de transporte



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA, ACÚSTICA Y DE AGUAS PROVOCADA POR LA ACTIVIDAD PORTUARIA

20.

Las actividades portuarias de carga y descarga de material, el movimiento de mercancías (chatarra, principalmente), junto al importante tráfico de vehículos pesados asociados a las actividades económicas del Puerto, producen en la Bahía de Pasaia un nivel de contaminación atmosférica y acústica que afecta notablemente a la población residente en los municipios de su entorno.

A este respecto, en los últimos años desde la Autoridad Portuaria, y en el marco del "Plan para el control y vigilancia de la afección ambiental entorno del Puerto de Pasaia", se vienen desarrollando distintas actuaciones para la mejora de la gestión ambiental del Puerto de acuerdo a la normativa vigente. Como resultado de estas medidas se ha constatado una mejora de la calidad ambiental general en el Puerto, tanto en el estado y gestión de las aguas, la calidad del aire, como en la reducción del ruido, entre otras.

No obstante, siguen persistiendo focos de contaminación atmosférica, acústica y de aguas generada por la actividad portuaria. A este respecto la Autoridad Portuaria marca en su último documento estratégico actuaciones tales como obras de infraestructuras de conducción y depuración de aguas, el manejo y almacenamiento de mercancías y la sistematización de las actuaciones medioambientales en un plan cuantificado.

En este contexto, cabe subrayar el trabajo que está desarrollando la Mesa interinstitucional para la mejora medioambiental de la actividad del Puerto de Pasaia, integrada por la propia Autoridad Portuaria, el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Gipuzkoa y los ayuntamientos de Pasaia, Lezo y Errenteria.

Principales agentes implicados: Autoridad Portuaria de Pasaia, Mesa para la Mejora ambiental de la Bahía de Pasaia



Ubicación/Municipio: Bahía de Pasaia

Ámbito temático: Mejoras ambientales



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

SANEAMIENTO DE PASAI-DONIBANE

21.

La falta de una infraestructura de saneamiento en Pasai Donibane es una de las reivindicaciones históricas del municipio de Pasaia.

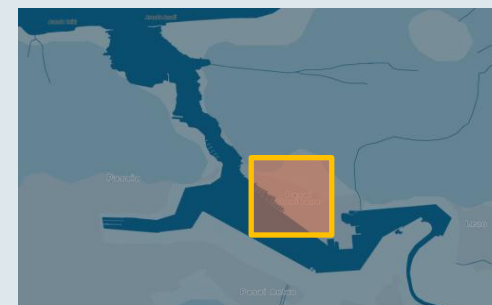
En octubre 2014 se aprobó el convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Pasaia y URA para la redacción del *“Proyecto de Construcción del colector de aguas residuales de Pasai Donibane y su conexión a la red de Saneamiento general de Aguas del Añarbe”*.

El proyecto tiene como objetivo definir las obras necesarias para la construcción de un Colector-Interceptor de las aguas residuales hasta su conexión con la red de saneamiento general de la Mancomunidad de Aguas del Añarbe, al tiempo que incorpora la renovación de la red municipal de abastecimiento de agua, los colectores secundarios de la red municipal de saneamiento, el drenaje urbano y el soterramiento de los servicios de gas, telefonía y energía eléctrica.



Ubicación/Municipio: Pasai Donibane

Ámbito temático: Mejoras ambientales



Principales agentes implicados: URA – Agencia Vasca del Agua (Gobierno Vasco) y Ayuntamiento de Pasaia

ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

RECUPERACIÓN DE LA CALA ALABORTZA

22.

La cala Alabortza se ubica al final del Paseo de Puntas en Pasai Donibane. Se considera una zona de especial valor ambiental siendo prioritaria su conservación, compatible con su habilitación como zona de baño, a fin de poder ser utilizada por parte de la ciudadanía.

Una de las principales actuaciones desarrolladas con este objetivo ha sido la celebración durante varios años Alabortza Eguna, jornada festivo-reivindicativa cuyo objetivo ha sido la limpieza y acondicionamiento de la playa y su entorno. Junto a esta acción, el Ayuntamiento de Pasaia también ha llevado a cabo actuaciones con el mismo, tal y como la recuperación de la cantina, o la habilitación de un servicio de duchas y servicios.

La actuación propuesta consiste en seguir avanzando en la recuperación de la Cala de Alabortza. Se trata, además, de una actuación incluida en el acuerdo de colaboración firmado por la Diputación Foral de Gipuzkoa y el Ayuntamiento de Pasaia, para la que la Diputación Foral de Gipuzkoa establecía un presupuesto de 300.000 euros.

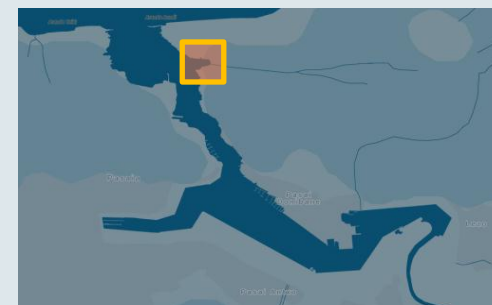
A este respecto el Ayuntamiento de Pasaia ha iniciado el desarrollo del proyecto de recuperación de la playa Alabortza de Donibane, habiendo mantenido conversaciones con la Autoridad Portuaria de Pasaia, la Agencia Vasca del Agua URA y la Capitanía Marítima.

Principales agentes implicados: Ayuntamiento de Pasaia, Autoridad Portuaria de Pasaia, Agencia Vasca del Agua URA (Gobierno Vasco), Capitanía Marítima, Diputación Foral de Gipuzkoa



Ubicación/Municipio: Pasai Donibane

Ámbito temático: Mejora de espacios de interés natural



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

POLÍGONO NABALALDEA

23.

Ubicado en el muelle de Bordalaborda de Pasai Donibane, el desarrollo del polígono de Nabalaldeia, inaugurado en 2009, parte de la necesidad de trasladar las instalaciones y empresas del sector auxiliar de construcción y reparación naval que se encontraban ubicadas en la zonas portuaria de La Herrera, a fin de liberar espacios en dicho entorno.

El polígono, ubicado en terrenos de la Autoridad Portuaria, ocupa en su totalidad más de 35.000 m², cuenta con tres pabellones industriales y un edificio de uso comercial que suman 16.268 m², y plazas de aparcamiento. El polígono se encuentra en contrato de cesión por la Autoridad Portuaria a Bidasoa-Oarsoaldeko Industrialdea por 25 años en régimen de alquiler. En dicha sociedad participa como socio mayoritario Sprilur además de la Diputación Foral de Gipuzkoa y los municipios de la comarca de Oarsoaldeia (Pasaia, Errenteria, Oiartzun y Lezo).

Los usos y actividades económicas posibles a desarrollar en Nabalaldeia se encuentran determinados por la normativa portuaria vigente, circunscribiéndose a actividades vinculadas a la industria naval y náutica.

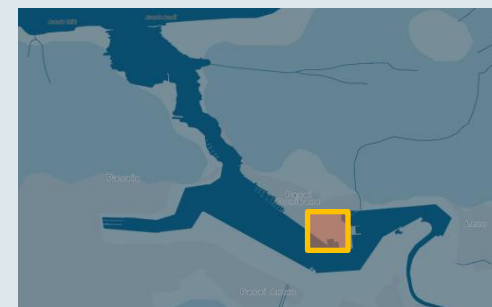
En la actualidad el polígono, según datos de Sprilur, cuenta con un nivel de ocupación de aproximadamente el 60%, por lo que se plantea la necesidad de abordar posibles soluciones al respecto.

Principales agentes implicados: Bidasoa-Oarsoaldeko Industrialdea, APP



Ubicación/Municipio: Pasai Donibane

Ámbito temático: Fomento de la actividad económica



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

BIDEGORRI Y AMPLIACIÓN DE ACERAS DE LA CONEXIÓN LEZO-PASAI DONIBANE

24.

Actuación consistente en la ampliación de aceras y desarrollo de un bidegorri en el tramo de conexión Lezo-Pasai Donibane. La actuación se encuentra incluida en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

Se trata de una demanda ampliamente reclamada por la ciudadanía de los municipios afectados. En el proceso de presupuestos participativos desarrollado por la Diputación Foral de Gipuzkoa este proyecto ocupó el primer puesto de los 11 elegidos como prioritarios.

Actualmente, el Ayuntamiento de Lezo se encuentra en proceso de redacción del proyecto de construcción para lo que ha recibido una subvención de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

El proyecto incluye la construcción de un voladizo sobre terrenos del Puerto, por lo que para su ejecución se requiere una modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de los Espacios Portuarios por parte de la Autoridad Portuaria.

El coste estimado del proyecto se sitúa alrededor de 1,8 millones de euros.

Principales agentes implicados: Ayuntamiento Pasaia, Ayuntamiento Lezo , APP



Ubicación/Municipio: Pasai Donibane y Lezo

Ámbito temático: Renovación urbana, mejora de la accesibilidad



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

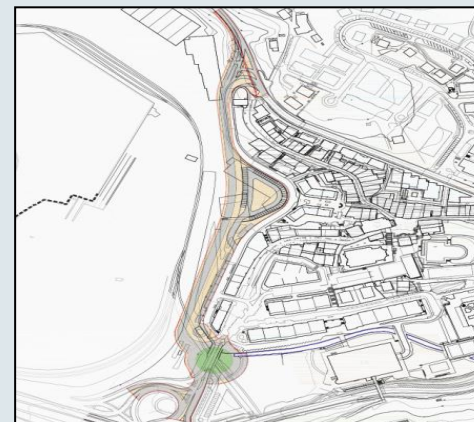
NUEVA VARIANTE DE LEZO

25.

El desarrollo de las actividades portuarias, así como las derivadas del polígono industrial de Nabalalde, sito en el espacio portuario de Pasaia, generan un intenso y peligroso tráfico pesado a través del centro del núcleo urbano del municipio de Lezo.

Ante este hecho, y con objeto de paliar esta situación, se plantea articular una solución viaria que evite el paso por el casco urbano del municipio y que sirva para derivar los actuales tráficos portuarios fuera del mismo.

Se trata, ésta, de una actuación incluida en el Plan General de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de Lezo (2010) en el que *“considerándose como una propuesta de carácter estratégico y de urgente desarrollo, (...), no depende de la programación del Plan General por lo que se deberá llegar a un acuerdo con la Autoridad Portuaria y la Diputación Foral de Gipuzkoa para la concesión del permiso de utilización del espacio portuario y la financiación de la ejecución de las obras”*.



Ubicación/Municipio: Lezo

Ámbito temático: Mejora de las infraestructuras y servicios de transporte

Principales agentes implicados: Ayuntamiento de Lezo, APP, Diputación Foral de Gipuzkoa



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

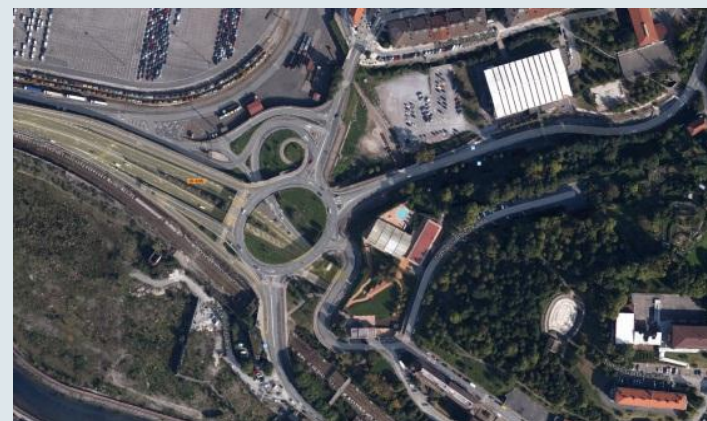
ROTONDA DE ALTAMIRA EN LEZO

26.

La rotonda de Altamira es un eje de conexión ubicado en Lezo en el que confluyen distintos viales. La conexión, en la que se unen la calle Donibane, y la Avenida Jaizkibel, con las carreteras GI-636 y GI-2638, presenta una importante peligrosidad registrándose con frecuencia accidentes entre vehículos o vehículos y peatones. Además, esta rotonda actúa como barrera de comunicación peatonal y ciclista entre Lezo y Errenteria.

La peligrosidad de este nudo de comunicaciones derivado del intenso tráfico viario que discurre por él, así como de la confluencia de distintos viales y la existencia de pasos de cebra sin la adecuada señalética hacen necesario actuar de forma urgente para la mejora de la seguridad de peatones y conductores.

A este respecto el Ayuntamiento de Lezo y la Diputación Foral de Gipuzkoa se han comprometido a abordar soluciones. La institución foral va a realizar un estudio que mejore la ubicación de los pasos de cebra y solucione el problema actual. El Ayuntamiento de Lezo, por su parte, ha solicitado permisos para mejorar la señalética y la iluminación de la zona.



Ubicación/Municipio: Lezo

Ámbito temático: Mejora de las infraestructuras y servicios de transporte

Principales agentes implicados: Diputación Foral de Gipuzkoa, Ayuntamiento de Lezo



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

RÍO OIARTZUN, ZUBITXO Y ALTZATE

27.

Esta actuación incide en el tramo fluvial del río Oiartzun que corresponde a los municipios de Errenteria y Oiartzun, así como a su afluente Zubitxo, que discurre por Lezo.

El Ayuntamiento de Oiartzun en la revisión de su Plan General de Ordenación Urbana (de próxima aprobación definitiva) persigue la mejora del eje del río Oiartzun como corredor verde, estableciendo nuevas zonas de conexión del río con el bidegorri de Arditurri. El modelo propuesto crea una red interna de itinerarios peatonales y para bicicletas.

En Lezo se plantea la mejora del entorno de la regata Zubitxo, tanto en su tramo urbano como la zona de Arraitoki, considerándose la recuperación a lo largo de su recorrido desde el bosque de Buztinzulo (Xoxolurra), configurando un corredor fluvial de calidad natural y paisajística.

Por su parte, Errenteria establece en su Plan Estratégico el río Oiartzun y la zona de Altzate (antigua Campsa) como dos de los ámbitos de futuro. Se trata de actuar en la mejora paisajística, funcional y medioambiental (saneamiento) del eje del río Oiartzun a su paso por el municipio hasta su desembocadura en la Bahía de Pasaia. Errenteria, junto a Lezo, desean aprovechar las potencialidades de este ámbito, planteándose Altzate (actualmente propiedad privada), así como la margen derecha en la desembocadura del río como zona de oportunidad de uso mixto, recuperando el frente de la ría, e incluyendo actividades económicas vinculadas a la creatividad y el emprendizaje, así como usos residenciales y terciarios, con posible extensión en el espacio portuario y compatible con dicho uso.

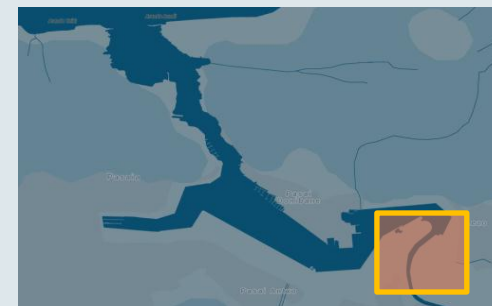
Algunas de las principales actuaciones en desarrollo o previstas en la zona son: la construcción del nuevo centro de Artes Escénicas de Lekuona, o la modificación de la pasarela sobre el río Oiartzun para la mejora de la navegabilidad del río, entre otras. El Ayuntamiento ha iniciado la redacción del Plan de Acción del Paisaje en el entorno del Río Oiartzun, para lo cual cuenta con una subvención otorgada desde el Gobierno Vasco.

Principales agentes implicados: Ayuntamientos de Errenteria, Lezo y Oiartzun, propietarios de Altzate, APP, Aguas del Añarbe



Ubicación/Municipio: Errenteria. Oiartzun, Lezo

Ámbito temático: Mejoras ambientales



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

PLATAFORMA LOGÍSTICA LEZO-GAINTXURIZKETA

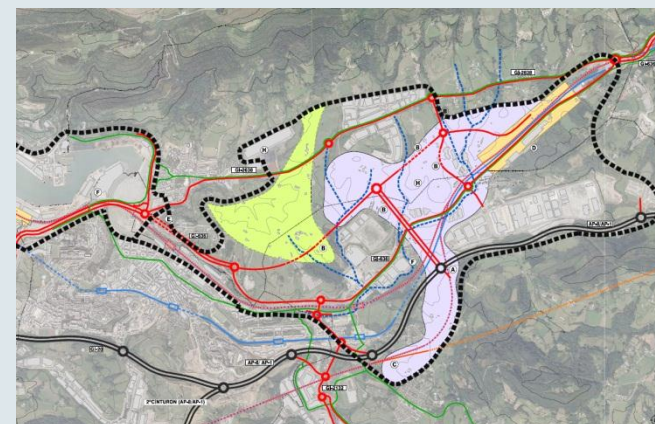
28.

Propuesta de desarrollo de un polo espacial de plataformas logísticas intermodales y polígonos de actividades económicas asociadas de escala territorial general dotados de conexión directa con las redes generales, viarias y ferroviarias.

El proyecto, entre otros aspectos, persigue que sirva de transbordo intramodal ferroviario entre tres anchos de vía (ibérico, IC y métrico), mejore el tráfico del puerto de Pasaia y permita el transbordo de mercancías por carretera al ferrocarril dentro del eje Norte-Sur y hacia Navarra-Valle del Ebro, así como mejoraría la cadena de transporte intermodal internacional.

Existiendo una encomienda del Ministerio de Fomento y a través de ETS (Euskal Trenbide Sarea), se ha analizado la demanda y necesidades de reservas de suelo que se quieren realizar. Los informes realizados señalan una superficie de 91,13 Has (sin incluir las conexiones viarias y ferroviarias)

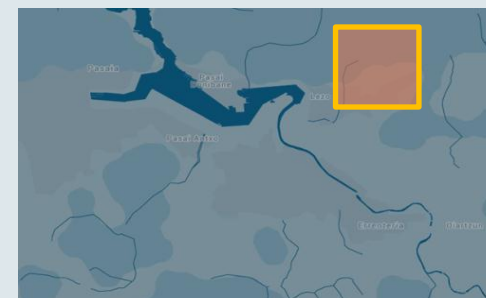
El Plan Territorial Parcial de Donostialdea constituirá un espacio de reflexión y propuesta sobre esta infraestructura.



Ubicación/Municipio: Lezo, Oiartzun

Ámbito temático: Fomento de la actividad económica

Principales agentes implicados: Gobierno Vasco, Ministerio de Fomento, Diputación Foral de Gipuzkoa, Ayuntamiento de Lezo, Ayuntamiento de Oiartzun



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

CONEXIÓN NORTE-SUR DE LA GI-2638 CON LA N-1 EN LEZO

29.

Uno de los principales problemas estructurales a resolver en el municipio de Lezo es el intenso y continuo tráfico de transporte pesado que discurre a través de su casco urbano.

La actual ubicación de las zonas dedicadas a las actividades económicas como Sagasti, Ipintza e Iturrin, y la necesaria redistribución de los tráficos provenientes de las mismas, para evitar el tránsito a través del casco urbano del municipio, aconseja plantear un eje viario transversal que enlace la carretera GI-2638 con la N-1 a la altura de la rotonda de Lanbarren.

A este respecto, el Plan General de Ordenación Urbana municipal de Lezo (2010) prevé "el desplazamiento de todos los tráficos rodados del citado corredor hacia el este del municipio encauzándolos hacia la conexión propuesta entre la GI-2638 y la N-1 a la altura de la rotonda de Lanbarren, suponiendo esta actuación una mejora sustancial en la ordenación territorial municipal y un claro beneficio en la salud de la población".



Ubicación/Municipio: Lezo

Ámbito temático: Mejora de las infraestructuras y servicios de transporte



Principales agentes implicados: Ayuntamiento de Lezo, Diputación Foral de Gipuzkoa

ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

ZINEALDEA-LINTZIRINGAINA

30.

Parque empresarial ubicado en el área de Lintziringaina, en Oiartzun, orientado a albergar empresas relacionadas con la industria audiovisual y escénica.

Con una superficie máxima prevista de 33.000 m², se trata de una iniciativa privada, que para su desarrollo contó con el apoyo de instituciones públicas como la Agencia de Desarrollo comarcal Oarsoaldea y Sprilur para la habilitación, urbanización y comercialización de suelos. En estos momentos es una iniciativa de gestión privada.

El proyecto Zinealdea estaba planteado en tres fases; sólo ha desarrollado la primera de ellas, consistente en la construcción del edificio principal-emblema del polígono (finalizado en 2011). Este edificio se proyectó para albergar platós para la realización de grabaciones, espacios polivalentes para el tránsito y montaje de decorados, ensayo, edición y posproducción, además de camerinos y oficinas para uso de las empresas usuarias.

Las fases posteriores contemplaban la construcción de un centro de formación, diversos servicios, oficinas, y un hotel.

El estado actual del polígono presenta un nivel de ocupación muy bajo, con un número escaso de empresas instaladas.

Principales agentes implicados: Iniciativa privada



Ubicación/Municipio: Oiartzun

Ámbito temático: Fomento de la actividad económica



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

ESTUDIO DE ALTERNATIVAS PARA LA MEJORA DE LOS TRÁFICOS A SU PASO POR OIARTZUN

31.

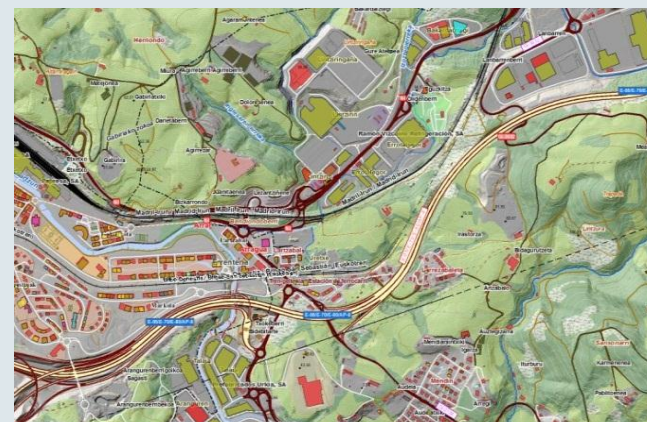
Por su localización, en el corredor de comunicaciones viarias de la A-8 (actual GI-20), N-1 y GI-636, el municipio de Oiartzun soporta un intenso flujo de vehículos.

La existencia de un amplio número de áreas y polígonos de actividad económica y comercial en la zona de Arragua-Lintzirin, junto a la cercanía al Puerto de Pasaia y el núcleo urbano de Errenteria, genera a diario en las carreteras que discurren por el término municipal de Oiartzun un importante flujo de vehículos, alcanzando, de manera muy frecuente, elevados niveles de congestión viaria, con la consecuente generación de atascos y riesgo de accidentes. A esto se une el crecimiento urbano observado en los últimos años por los municipios de Oiartzun, Errenteria y Lezo, lo que también ha generado un mayor tráfico en la zona.

A este respecto han sido varias las soluciones propuestas a lo largo de los últimos años con las que se ha pretendido conseguir la liberación de tráfico de Arragua-Lintzirin, así como en el Corredor Lezo-Gaintxurizketa. En este sentido, el último Plan General de Ordenación Urbana del municipio (pendiente de aprobación) aboga por posibilitar la mayor eficacia posible en el uso diario principal de acceso a la autopista A-8 (actual GI-20) y acceso a la GI-636 por parte principalmente, del tráfico de paso, mediante la determinación de las medidas que con ese fin se estimen necesarias.

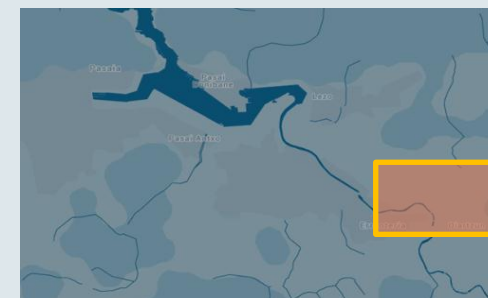
El Plan Territorial Parcial de Donostialdea constituirá también un espacio de reflexión y propuesta sobre esta problemática.

Principales agentes implicados: Diputación Foral de Gipuzkoa, Ayuntamiento de Oiartzun, Gobierno Vasco



Ubicación/Municipio: Oiartzun

Ámbito temático: Mejora de las infraestructuras y servicios de transporte



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

ÁREA DE AGRICULTURA ECOLÓGICA EN LEZO

32.

Desarrollo de una agroaldea, o banco de tierras para agricultura ecológica, en terrenos del municipio de Lezo. Anteriormente el municipio de Oiartzun desarrolló en una zona próxima una iniciativa de agroaldea dirigida al sector primario.

Se trata de una actuación consistente en la reserva de tierras públicas cuyo objetivo es su utilización para actividades agrícolas ecológicas. La agroaldea se encuentra dividida en parcelas y cuenta con infraestructuras comunes (luz, agua, entradas, cercados...). A través de un alquiler, se ofrece la oportunidad de usar y trabajar las tierra de la agroaldea a agricultores.

La futura agroaldea de Lezo estará integrada por un mosaico de áreas naturales y cultivos entre los que se integrarán las infraestructuras comunes, incluyendo parcelas de arrendamiento, centro de ventas y distribución de productos, instalaciones para la transformación, centro de formación sobre agricultura ecológica y un centro de difusión dedicado a promover esta actividad.

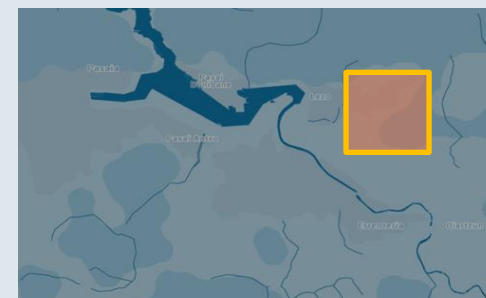
En febrero de 2013 la Diputación Foral de Gipuzkoa, Kutxa Ekogunea y la Asociación de Desarrollo Rural Behemendi hicieron entrega de las primeras cinco parcelas del fondo de Suelo Agrario de Gipuzkoa, correspondientes a la agroaldea ubicada en el entorno del caserío Urrullo en Lezo. Actualmente se estudia la instalación de un centro de transformación de productos agrarios en este espacio. Finalmente se proyecta usos similares en terrenos públicos del municipio en otras áreas de la zona Gaintzuriketa.

Principales agentes implicados: Ayuntamiento de Lezo, Diputación Foral de Gipuzkoa






Ubicación/Municipio: Lezo

Ámbito temático: Fomento de la actividad económica



ACTUACIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA

Administraciones Públicas involucradas en las actuaciones de regeneración de la Bahía de Pasaia

									Otros
1. REORDENACIÓN DE La Herrera NORTE Y OESTE	✓	✓					✓	✓	
2. FRENTE MARÍTIMO DE PASAIA: TRINTXERPE Y SAN PEDRO	✓						✓	✓	
3. LONJA PESQUERA DE PASAIA: NUEVOS ESPACIOS DE USO PÚBLICO		✓					✓	✓	
4. ACCESOS A LA ESTACIÓN DEL TOPO-EUSKOTREN EN La Herrera	✓	✓					✓	✓	
5. SOLUCIONES AL ACCESO DE TRÁFICO PORTUARIO POR La Herrera		✓					✓	✓	
6. EDIFICIO CIRIZA		✓					✓	✓	
7. OFERTA DE ESO PÚBLICA EN PASAIA	✓						✓		
8. ASCENSOR EN ESCALERILLAS		✓					✓	✓	
9. EDIFICIO PROISA							✓		
10. INTERVENCIONES EN ULIA-JAIZKIBEL Y MEDIO MARINO	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓
11. REGATA TXINGURRI			✓						✓
12. REORDENACIÓN DEL ENTORNO DE ARROBITXULO			✓						
13. MINORACIÓN DE LA PLAYA DE VÍAS DE ADIF A SU PASO POR PASAI ANT XO							✓	✓	✓
14. SOTERRAMIENTO DEL TOPO-EUSKOTREN EN ANT XO Y ERRENTERIA	✓			✓			✓		
15. NUEVO DESARROLLO URBANÍSTICO DE VIVIENDAS EN LUZURIAGA	✓						✓		
16. EDIFICIO LUZURIAGA		✓	✓				✓		✓
17. POLÍGONO PAPIN-MOLINAO			✓				✓		
18. ACONDICIONAMIENTO DEL PARQUE DE ARTXIPI Y SU CONEXIÓN CON LAU HAIZETA			✓				✓		
19. MEJORAS EN EL SERVICIO DE MOTORA		✓					✓	✓	✓
20. CONTAMINACIÓN PROVOCADA POR LA ACTIVIDAD PORTUARIA			✓	✓	✓	✓	✓	✓	
21. SANEAMIENTO DE PASAI DONIBANE	✓						✓		
22. RECUPERACIÓN DE LA CALA ALABORTZA	✓	✓					✓	✓	
23. POLÍGONO NABALALDEA	✓			✓		✓	✓	✓	
24. BIDEGORRI Y ACERAS DE LA CONEXIÓN LEZO-PASAI DONIBANE		✓			✓		✓	✓	
25. NUEVA VARIANTE DE LEZO		✓			✓			✓	
26. ROTONDA DE ALTAMIRA EN LEZO		✓			✓				
27. RÍO OIARTZUN, ZUBITXO Y ALTZATE				✓	✓	✓		✓	
28. PLATAFORMA LOGÍSTICA LEZO-GAINTXURIZKETA	✓	✓			✓				✓
29. CONEXIÓN NORTE-SUR DE LA GI-2638 CON LA N-1 EN LEZO		✓			✓				
30. ZINEALDEA-LINTZIRINGAINA					✓				✓
31. MEJORA DE LOS TRÁFICOS A SU PASO POR OIARTZUN	✓	✓				✓			
32. ÁREA DE AGRICULTURA ECOLÓGICA EN LEZO		✓			✓				



Conclusiones y Recomendaciones

CONCLUSIONES

Como resultado del trabajado realizado, a continuación, se presentan las principales conclusiones extraídas:

1. Urgencia en la necesidad de actuar en la Bahía de Pasaia
2. Consenso sobre la necesidad de abordar la regeneración de la Bahía y de recuperar la credibilidad ciudadana
3. Necesidad manifiesta de una reflexión estratégica que defina la vocación futura de la comarca e identifique proyectos tractores
4. La normalización de las relaciones entre los agentes institucionales, un punto de partida necesario

CONCLUSIONES

1. Urgencia en la necesidad de actuar en la Bahía de Pasaia

El análisis socioeconómico realizado pone de manifiesto que el área de la Bahía, y el municipio de Pasaia en particular, muestran efectivamente una serie de indicadores relativamente desfavorables que revelan una situación de deterioro social, económico y medioambiental.

En efecto, el nivel de renta per cápita es netamente inferior a la media de Gipuzkoa (con algunos municipios en los lugares de cola de la clasificación, concretamente, Pasaia, Errenteria y Lezo ocupan el 86º, 85º y 80º lugar, respectivamente, entre los 87 municipios del territorio. La concentración de familias receptoras de ayudas sociales es también elevada (en Pasaia el ratio de receptoras de renta básica es de 35 por mil habitantes y el de receptoras de Ayudas de Emergencia Social es de 18 por mil cuando ambos ratios son en el caso de Gipuzkoa del 20 y 9 por mil, respectivamente).

Así mismo, con empresas industriales más pequeñas que el promedio de Gipuzkoa (5 empleos en Pasaia y 11 en Lezo, con el mayor promedio, frente los 14 empleos de media territorial), la actividad económica comarcal se ha visto muy afectada por la crisis económica y las tasas de paro son más elevadas que en el conjunto de Gipuzkoa (en torno al 16% en Pasaia y Errenteria frente a un valor inferior al 14% en Gipuzkoa, constatándose, además, índices muy bajos de empleabilidad en ambos municipios). El retroceso económico ha sido particularmente acusado en Pasaia donde el número de establecimientos se contrajo en un 28% en el periodo 2008-2013 (-14% en Gipuzkoa).

Por lo demás, el entorno de la Bahía presenta una elevada densidad poblacional y urbana, además de una fuerte concentración de infraestructuras del transporte (además del propio Puerto) que atraviesan la comarca desde y hacia la frontera por un lado y Donostia-San Sebastián por otro, que si bien facilitan su interconexión con el exterior, añaden presión a un territorio fuertemente urbanizado en su mayor parte.

Derivado de todo ello, los problemas ambientales son importantes, en parte como resultado de la actividad portuaria, aunque ha habido mejoras en los últimos años (aguas de la Bahía y menor contaminación atmosférica, por ejemplo). Se observa, así mismo, una escasez de zonas verdes urbanas, a pesar de contar con valiosos espacios naturales protegidos en su entorno.

CONCLUSIONES

2. Consenso sobre la necesidad de abordar la regeneración de la Bahía y de recuperar la credibilidad ciudadana

La acusada degradación de los indicadores sociodemográficos observada en el municipio de Pasaia ratifica la necesidad imperiosa de concertar y de poner en marcha actuaciones concretas para la regeneración del conjunto de la Bahía de Pasaia.

Los agentes participantes en este trabajo han expresado la necesidad de abordar “de una vez por todas” y sin mayor dilación la regeneración de la Bahía en una perspectiva multidimensional (urbanística, social, económica, medioambiental, etc.) y coinciden en la oportunidad del momento presente para abordar acciones y superar la “parálisis” de los últimos años.

Además, es patente el hartazgo y falta de credibilidad entre la ciudadanía sobre la efectiva voluntad política de adoptar compromisos y llegar a acuerdos. En efecto, la percepción por parte de la ciudadanía de que no priman los intereses generales y de que los protagonismos políticos se imponen sobre el bien general perjudicando y sacrificando el bienestar de la población resulta cada vez más evidente.

Por todo ello, la población reclama con más fuerza la asunción de responsabilidades y compromisos por parte de las Administraciones Públicas componentes para “dotar de futuro” a un ámbito local que tradicionalmente ha estado condicionado por objetivos e intereses “supralocales” y mediatizado por el impacto determinante de la actividad portuaria.

CONCLUSIONES

3. Necesidad manifiesta de una reflexión estratégica que defina la vocación futura de la comarca e identifique proyectos tractoros

La inexistencia de una visión compartida por los diferentes agentes e instituciones implicadas es una de las constataciones más evidentes del presente trabajo. A pesar de los numerosos planes y proyectos diseñados en el pasado, no se observa una línea de actuación común sino visiones locales. En consecuencia, lo que se ha podido recopilar en el trabajo realizado es una relación muy heterogénea en alcance, contenido e impacto de actuaciones que no responden a una lógica común ni a un orden de prioridad, sino sólo a la visión particular de cada una de las entidades que las proponen; son miradas muy parciales que parecen reflejar un cierto celo a que cuestiones o proyectos que se consideran locales se debatan en otros foros.

La necesidad acuciante de una reflexión estratégica comarcal se hace más palpable todavía al constatarse la ausencia de proyectos tractoros que impulsen decididamente la regeneración de la Bahía, generen empleo y actividad económica y respondan a las necesidades sociales. La falta de una reflexión o plan estratégico "supramunicipal" o comarcal denota la inexistencia de una apuesta coordinada y global y, también, un déficit en la capacidad de impulso necesaria para hacer realidad proyectos que mejorarían a corto y medio plazo la calidad de vida de la población.

La compartimentación de espacio en diversas competencias territoriales y sectoriales, y dependiente por tanto de múltiples administraciones, añade un factor de complejidad y dificulta el necesario consenso.

CONCLUSIONES

4. La normalización de las relaciones entre los agentes institucionales, un punto de partida necesario

La situación actual de bloqueo, especialmente patente en la relación entre la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Pasaia, es fruto de muchos años de insuficiente comunicación y falta de entendimiento mutuo. Si bien estos desencuentros y tensiones en las relaciones Ciudad-Puerto se producen con frecuencia como fruto de intereses contrapuestos, la necesidad de acometer la regeneración de la Bahía de Pasaia, tantas veces pospuesta, hace necesario solventar esta situación y buscar vías de encuentro que permitan resolver los problemas reales.

Ambas instituciones han intentado, de hecho, dar pasos en este sentido, como pone de manifiesto el “Nuevo marco de relaciones entre el puerto y la ciudad” (aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Pasaia en noviembre 2013) y el “Protocolo General de Colaboración” (propuesta de la Autoridad Portuaria realizada en enero 2014 y que finalmente no llegó a firmarse, a pesar de que, al parecer, había un alto grado de acuerdo con su contenido). Ni una ni otra iniciativa prosperó.

El Gobierno Vasco, también, ha intentado contribuir al desbloqueo de esta situación de impasse. En este contexto se inscribe su propuesta de Acuerdo marco interinstitucional para la Regeneración de la Bahía de Pasaia que pretendía establecer un marco de trabajo formalizado y transparente y consensuar una hoja de ruta para acometer la regeneración. Esta propuesta, sin embargo, no fructificó, entre otros motivos, porque su validez y pertinencia no fue ratificada por las partes intervinientes que hacían prevalecer la necesidad de trabajar sobre acciones concretas.

RECOMENDACIONES

El análisis efectuado y las conclusiones extraídas permiten formular las siguientes recomendaciones:

1. Puesta en marcha de acciones ejecutables a corto plazo
2. El Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostia-San Sebastián como marco territorial para la regeneración de la Bahía de Pasaia
3. Impulso de un Plan Estratégico de Oarsoaldea que contribuya a los objetivos de la regeneración de la Bahía de Pasaia
4. Análisis específico de la realidad económica y el empleo en la Bahía de Pasaia
5. Retomar un escenario de consenso institucional sobre La Herrera

RECOMENDACIONES

1. Puesta en marcha de acciones ejecutables a corto plazo

En primer término, es necesario que la ciudadanía perciba ya la puesta en marcha de proyectos concretos que repercuten en la mejora de su calidad de vida. A este respecto, entre las actuaciones recogidas en este informe se identifican algunas que dependen de una única institución y/o sobre las que hay consenso en su necesidad y pertinencia, por lo que su ejecución no debería postergarse.

La implementación de estas actuaciones tendrá una repercusión clara y positiva en la credibilidad de la voluntad política de intervenir en la regeneración de la Bahía de Pasaia. La población no entiende por qué acciones que son viables a corto plazo, que gozan de consenso sobre su ejecución y cuya realización repercutiría positivamente en su calidad de vida no se ponen en marcha.

Por tanto, se habrán de impulsar las acciones identificadas como ejecutables a corto plazo. Se trataría de concretar los principales hitos que marcarán el avance de cada acción o proyecto, definir las tareas a abordar, el calendario, los gastos e ingresos previstos, los agentes implicados, prever los posibles obstáculos y su naturaleza. Todo este material configurará una "hoja de ruta" para cada una de las iniciativas.

De partida las situaciones son variadas, lo que implica que las actuaciones a realizar vayan desde el estudio hasta la ejecución de la obra, según los casos. Algunas acciones requieren como paso previo testar el grado de adhesión y el grado de prioridad otorgado por la ciudadanía. Se trataría, en su caso, de abordar trabajos de campo (encuestas o grupos de trabajo) que permitan conocer la opinión de la población potencialmente beneficiaria de esos proyectos vinculados a la Regeneración para cuantificar y cualificar la demanda existente.

RECOMENDACIONES

1. Puesta en marcha de acciones ejecutables a corto plazo *(cont.)*

- **Inicio de la Regeneración en el frente marítimo de Trintxerpe y San Pedro** (Actuación nº 2), incluyendo los nuevos espacios de uso público en la cubierta de la Lonja (Actuación nº 3) y la recuperación del edificio Ciriza para su uso como centro cultural-social (Actuación nº 6).
- **Retirada de los depósitos de materiales resultantes de obras y demoliciones en La Herrera** (Actuación nº 1)
- **Acceso a la estación del Topo** (Actuación nº 4)
- **Oferta de Educación Secundaria Obligatoria Pública en Pasaia** (Actuación nº 7)
- **Acciones sobre Ulia, Jaizkibel y medio marino** (Actuación nº 10)
- **Actuación en la regata de Txingurri** (Actuación nº 11)
- **Reordenación del entorno de Arrobitxulo** (Actuación nº 12)
- **Acondicionamiento del parque Artxipi y su conexión con Lau Haizeta** (Actuación nº 18)
- **Integración del Servicio de Motora en el sistema Mugi** (Actuación nº 19)
- **Reducción de la contaminación atmosférica, acústica y de aguas provocada por la actividad portuaria** (Actuación nº 20)
- **Mejora del saneamiento de Pasai Donibane** (Actuación nº 21)
- **Recuperación de la cala Alabortza** (Actuación nº 22)
- **Creación del bidegorri y ampliación de aceras de la conexión Lezo-Pasai Donibane** (Actuación nº 24)
- **Creación de nueva variante de Lezo** (Actuación nº 25)
- **Actuación en la rotonda de Altamira en Lezo** (Actuación nº 26)
- **Actuación en el río Oiartzun, Zubitxo y Altzate** (Actuación nº 27)
- **Estudio de alternativas para la mejora de los tráfico a su paso por Oiartzun** (Actuación nº 31)

RECOMENDACIONES

2. El Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostia-San Sebastián como marco territorial para la regeneración de la Bahía de Pasaia

El Plan Territorial Parcial establece las directrices del desarrollo territorial de la comarca (desde la óptica de las comunicaciones, los equipamientos y servicios, la actividad económica, la vivienda, etc.). En él se plantea la necesidad de elaborar un Plan Especial de Ordenación del Área de Carácter Estratégico de la Bahía de Pasaia.

Se ha de aprovechar la oportunidad que representa el PTP para generar y afianzar una dinámica específica de participación de las administraciones locales implicadas en la Regeneración de la Bahía de Pasaia.

3. Impulso de un Plan Estratégico de Oarsoaldea que contribuya a los objetivos de la regeneración de la Bahía de Pasaia

La reflexión estratégica comarcal podría igualmente contribuir a orientar e impulsar la regeneración de la Bahía de Pasaia. Esta reflexión debe primar una perspectiva que sitúe a la comarca como unidad de referencia y acción, superándose así un enfoque más limitado, basado en la simple yuxtaposición de ópticas predominantemente municipales.

La realización de un Plan Estratégico de la comarca constituye una auténtica oportunidad para que los municipios compartan una visión de futuro de su comarca, y contribuyan a posicionarla en el lugar deseado.

4. Análisis específico de la realidad económica y el empleo en la Bahía de Pasaia

Se trata de abordar un trabajo de identificación del grado de acomodo de las nuevas actividades económicas e industriales en la comarca, la idoneidad de los polígonos industriales, las necesidades de las empresas en relación al papel de la Administración, las sinergias y coherencia entre los agentes implicados. Estos análisis habrán de servir de claros elementos de ayuda a la decisión. Concretamente se encuadran en este punto las acciones del “Mapa” vinculadas a los polígonos de Papin, Lintzirigaina, Nabalaldea...

RECOMENDACIONES

5 Retomar un escenario de consenso institucional sobre La Herrera

La Herrera constituye el elemento emblemático de la regeneración en cuyas alternativas y potencialidades debe profundizarse. Desde la ciudadanía se reclama La Herrera como el espacio de oportunidad más importante para superar los desequilibrios socio-urbanísticos de gran parte del municipio de Pasaia, y fundamentalmente de Trintxerpe y su entorno.

La asignación de La Herrera a usos portuarios o no portuarios y la parte destinada a cada uno de ellos, así como las propuestas planteadas, han sido cambiantes a lo largo del tiempo, observándose que en este momento las opciones son las más distantes entre los agentes. Se pueden destacar varias fases significativas.

- Amplio consenso con la distribución en dos sectores (La Herrera Norte y La Herrera Sur) y usos (clara especialización hacia los equipamientos, actividades terciarias y espacios libres del primero y destinado a usos portuarios y viarios el segundo), con permanencia bajo titularidad portuaria, en momentos previos a la apuesta por el puerto exterior.
- Redistribución de superficies y puesta en marcha del procedimiento de desafectación, que guarda relación con la necesidad de financiación del puerto exterior.
- Renuncia a la desafectación y replanteamiento en la zonificación por parte de la Autoridad Portuaria en paralelo a la compleja viabilidad y renuncia temporal al puerto exterior.

Reflexionando sobre la posibilidad de avanzar en la Regeneración de la Bahía de Pasaia, cabe plantearse la conveniencia de volver a la situación de consenso lograda en 2003 y plasmada en el documento del *Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicios del Puerto de Pasajes, octubre-noviembre de 2003*. Esta situación quedó trastocada en su día por la apuesta por el puerto exterior pero constituye una base a partir de la cual avanzar en una propuesta común. En dicho documento se recoge textualmente:

“(...) el Plan Especial es, en gran parte, el resultado de un proceso de ajuste y concertación con los respectivos planteamientos municipales de modo que pretende compatibilizar el máximo respeto por las determinaciones del planeamiento municipal con las exigencias propias de la actividad portuaria (...)”.

El escenario en que se logró llegar a ese punto estaba caracterizado por varios elementos importantes: ausencia de interferencia del Puerto Exterior (sólo se aludía a él en términos de “incógnita”); un momento álgido de la actividad (con unos volúmenes máximos de tráfico, muy superiores a los actuales) y unas perspectivas de evolución muy positivas; y un planteamiento posibilista respecto al proceso de recuperación de terrenos portuarios para usos ciudadanos. Estas circunstancias ratifican que ahora debiera ser posible recuperar ese clima de consenso.



Anexo

Relación de reuniones y entrevistas realizadas

REUNIONES CELEBRADAS

A continuación se especifican los detalles de las reuniones celebradas en el proceso de elaboración del presente trabajo así como de las entrevistas mantenidas por IKEI a propuesta del Gobierno Vasco,

La convocatoria a las reuniones, realizada desde el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, se cursó a los siguientes agentes: Diputación Foral de Gipuzkoa, Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, Ayuntamiento de Errenteria, Ayuntamiento de Lezo, Ayuntamiento de Oiartzun, Ayuntamiento de Pasaia, Autoridad Portuaria de Pasaia y Puertos del Estado.

Reunión	Objetivo	Asistentes	Fecha y lugar
REUNIÓN 1ª	Arranque del proyecto y presentación del programa de trabajo de IKEI	Gobierno Vasco Diputación Foral de Gipuzkoa	17 de julio de 2014 Donostia-San Sebastián
REUNIÓN 2ª	Presentación de los primeros resultados tras la ronda de entrevistas realizadas (Mapa de actuaciones)	Gobierno Vasco Diputación Foral de Gipuzkoa Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián Ayuntamiento de Lezo Ayuntamiento de Oiartzun Autoridad Portuaria de Pasaia	19 de noviembre de 2014 Donostia-San Sebastián
REUNIÓN 3ª	Presentación del encuadre socioeconómico	Gobierno Vasco Diputación Foral de Gipuzkoa Ayuntamiento de Errenteria Ayuntamiento de Lezo Ayuntamiento de Oiartzun Autoridad Portuaria de Pasaia	11 de diciembre de 2014 Donostia-San Sebastián
REUNIÓN 4ª	Cierre del trabajo y Presentación	Gobierno Vasco Diputación Foral de Gipuzkoa Ayuntamiento de Errenteria Ayuntamiento de Lezo Ayuntamiento de Oiartzun Autoridad Portuaria de Pasaia	26 de marzo de 2015 Donostia-San Sebastián

ENTREVISTAS REALIZADAS

Institución/Agente	Fecha
GOBIERNO VASCO	04-11-2014
DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA	18-09-2014
	07-10-2014
AYUNTAMIENTO DE PASAIA	12-11-2014
AYUNTAMIENTO DE LEZO	03-11-2014
AYUNTAMIENTO DE ERRETERIA	04-11-2014
AYUNTAMIENTO DE OIARTZUN	14-11-2014
AYUNTAMIENTO DE Donostia-San Sebastián	10-11-2014
AGENCIA COMARCAL DE OARSOALDEA	17-11-2014
AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAIA	27-10-2014
La Herrera HERRIRA	12-11-2014
CÁMARA DE COMERCIO	15-09-2014